

“Ten Anker”



Dit webmagazine bestaat uit een combinatie van eigen speurwerk, binnen gekomen berichten en aangeleverde redactie, gein en ongein over de Koninklijke Marine, Koopvaardij, Visserij, Binnenvaart en ander maritiem nieuws uit het heden en verleden.



Deze extra toevoeging van het web-magazine fungeert als verlengstuk en is onafscheidelijk verbonden aan de website:

<https://www.tenanker.com>

en conformeert zich aan de regelgeving zoals daar is vermeld.

.....

Er zijn altijd wel mensen die met mijn werk aan de haal gaan. Aan de ene kant is dat een teken dat ik het goed heb neergezet, maar ik sta niet toe lukraak te kopiëren voor andere dan puur privé doeleinden zonder daar schriftelijke toestemming voor te vragen.

Nummer 16 – 7e jaargang – 18 april 2024



De Barbarijse zeerovers en hun christenslaven (2- slot)
De Koninklijke Marine-jachtclub 1899 – 1924
De totale oorlog ter zee (onze marine 1948)
Logies en ontbijt op de Hertog Hendrik
Eén ministerie van defensie
Harer Majesteits schepen in Koreaanse wateren. Deel 2 / slot
In de jaren 50....
Onze “ Doerak “
Kanttekening bij de “Koningin Emma der Nederlanden”



Redactie

Arie Krijgsman

Vijverlaan 101

3319 SN Dordrecht

e-mail:

arcon46@kpnmail.nl

telefoon

tussen 10.00 en
16.00 uur

078-7504575

b.g.g.h.

06-25160899

www.tenanker.com

De Barbarijse zeerovers en hun christenslaven

Deel 2 -slot

De geschiedenis van de slavernij

Auteur: Dick Harrison

Jan Janszoon, oftewel Moerad Raïs

Tot de afvalligen die liever een been in beide kampen hadden, kan de Nederlander Jan Janszoon van Haarlem gerekend worden, een van de gevaarlijkste zeerovers van zijn tijd, die naar Marokko verhuisde en de naam Moerad Raïs aannam. Jan Janszoon, oftewel Moerad Raïs, leidde de Barbarijse zeerovers die in de periode tussen 1620 en 1640 helemaal naar Ierland en IJsland zeilden in hun jacht op nietsvermoedende mensen om hen tot slaaf te maken. Tussen zijn rooftochten door keerde Jan als een goede Nederlandse huisvader terug naar de Nederlanden om zijn vrouw en kinderen te begroeten. Als hij zijn thuisland zat werd of terecht begon te vrezen voor zijn veiligheid door alle piratenhatende kooplieden in de Nederlanden, ging hij weer aan boord en zette zijn wilde piratenleven voort. In de herfst van zijn leven, toen Jan te oud was om in het buitenland te plunderen, maar nog steeds verlangde naar zijn geliefden, probeerde hij tevergeefs zijn dochter over te halen om naar Marokko te verhuizen en hem gezelschap te houden.

Zonder deze deserteurs uit het christendom zouden de Barbarijse zeerovers nooit zulke grote successen hebben behaald. De afvalligen brachten technologie en kennis met zich mee, niet in het minst praktische loodsvaardigheden en kennis van de geografie van christelijk Europa. In de tweede helft van de zeventiende eeuw werden ze echter steeds minder in aantal op de schepen van de Barbarijse zeerovers zelf, maar op het Noord-Afrikaanse vasteland bleven sommigen tot ver in de achttiende eeuw een belangrijke rol spelen. Toen een Britse missie in 1727 in Marokko aankwam om slaven vrij te kopen, ontdekten ze tot hun verrassing dat de enige kanonnen-gieterij van de sultan niet door Marokkanen werd gedreven, maar door een Ier die Europa had verlaten en Noord-Afrikaan was geworden.

Ontsnappen

Dat een of andere slaaf de moed had om uit de Noord-Afrikaanse slavernij te ontsnappen, zal, in het licht van wat hierboven is gezegd, geen verrassing zijn. De kans op succesvol ontsnappen was echter zeer klein. Iemand die hiervan kon getuigen en die dat zelf deed, was niemand minder dan een van de grootste schrijvers van het tijdperk, de Spanjaard Miguel de Cervantes Saavedra (1547-1616).



Miguel de Servantes

“Ze deden me een ketting om, meer als teken dat ik een losprijs waard was dan om mij op die manier vast te houden, en zo sleet ik mijn dagen in dat bagno, met vele andere edelen en voorname lieden, die waren aangewezen en voorbestemd als gegadigden voor losgeld. En ofschoon honger en gebrek aan kleren ons weleens, bijna altijd zelfs, kwelden, niets kwelde ons zo als het gedurig horen en zien van de ongekende en ongehoorde wreedheden die mijn meester de christenen aandeed. Iedere dag liet hij iemand ophangen, op een paal spietsen of de oren afsnijden; en dit om zo’n nietige reden, of zelfs om niets, dat de Turken zelf toegaven dat hij het zomaar deed, uit moordlust jegens het hele mensdom. De enige die een potje bij hem kon breken, was een Spaanse soldaat, een zekere Saavedra, die hij, al had hij dingen uitgehaald die de mensen daar jaren zullen heugen en al het mogelijke gedaan om de vrijheid te verwerven, nooit sloeg of liet slaan en zelfs geen kwaad woord toevoegde; bij het geringste van het vele dat hij uitvat, vreesde ieder van ons dat hij zou worden gespietst en daar was hij zelf ook meer dan eens bang voor.”

– Miguel de Cervantes Saavedra, *De vernuftige edelman Don Quichot van La Mancha*, vert. Barber van de Pol, Athenaeum – Polak & Van Gennep, Amsterdam, 1997, deel 1, hoofdstuk 40.

Het citaat is fictie. In *De vernuftige edelman Don Quichot van La Mancha* ontmoeten we een voormalige losgeldgevangene die het publiek een spannend verhaal vertelt over gevangenschap en avontuur in Noord-Afrika. Maar niet alles in het verhaal is fictie. De auteur van *Don Quichot* wist meer dan de meeste anderen waar hij het over had als het over de Noord-Afrikaanse slavernij ging. De ontsnappingspogingen en ontsnappingsplannen die hierboven in het voorbijgaan zijn genoemd, zijn niet fictief.

Cervantes

Miguel de Cervantes Saavedra werd in september 1575 gevangengenomen door de Barbarijse zeerovers, toen hij met zijn broer Rodrigo en andere soldaten op weg was van Italië naar Spanje. Zoals zoveel andere christelijke slaven werd hij meegenomen naar Algiers. Tijdens de winter van het volgende jaar probeerde hij te vluchten naar het Spaanse bezit Oran, maar hij werd verlaten door zijn Moorse gids en gedwongen om terug te keren naar de onvrijheid. Cervantes gaf niet op. Nieuwe vluchtplannen werden gesmeed. Op een gegeven moment was hij bijna geslaagd: een schip dat hem en een groep andere slaven zou oppikken, naderde de kust, maar de mensen aan boord werden nerveus en keerden om. Bovendien werden de slaven verraden door een Spaanse afvallige die hen eerder had geholpen. Cervantes werd ondervraagd door de heerser van Algiers, die hem kocht en hem in de boeien liet slaan. Ontsnappingspogingen gingen door, voortdurend met dezelfde slechte resultaten. Na vijfenhalf jaar gevangenschap werd Cervantes uiteindelijk in 1580 vrijgekocht.

Het interessantste van Cervantes is dat hij ongewoon volhardend was in zijn pogingen om te ontsnappen, en dat hij later de herinneringen aan de slavernij kon opnemen in een van 's werelds meest gelezen boeken. Verder is hij niet uniek. De meeste gedocumenteerde ontsnappingspogingen eindigden als de zijne, in mislukking. Slaven die probeerden over land te

ontvluchten, verdwaalden meestal of werden betrapt voordat ze zich in veiligheid hadden kunnen brengen. Net als Cervantes kozen de meeste ontsnapte Spaanse slaven ervoor om in te zetten op de zee, nadat ze zich de moeilijkheden van over land vluchten hadden gerealiseerd. Ze hoopten aan boord van een schip te komen en naar Mallorca of de Spaanse zuidkust te vluchten. Het plan was vaak om af te spreken met mensen in het thuisland dat ze kleine vaartuigen zouden uitrusten en elkaar op een afgesproken plaats zouden ontmoeten. De slaven zouden vluchten uit hun *bagno's* om hen te ontmoeten, waarna ze in het donker zouden wegvaren. In de praktijk werkten dergelijke plannen uiterst zelden. Als de slaven en het vaartuig niet samenkwamen op de exacte tijd en de exacte plek, was de ontsnapping meestal gedoemd te mislukken.



Christelijke gevangenen worden op een plein te Algiers als slaaf verkocht, Jan Luyken, 1684 (Publiek Domein – wiki)

Bijna alle ontsnappingspogingen, ook grootschalige en goed georganiseerde, eindigden net zo slecht als die van Cervantes. Daartoe behoort het ambitieuze plan dat enkele christelijke slaven in 1662 in Algiers hadden gesmeed. Ze stelden zich niet alleen tevreden met de vlucht, maar hadden zich ook gelieerd aan oppositionele moslims die het regime haatten. Samen wilden ze in opstand komen. De samenzwering ging echter fout, en aangezien het een serieuze poging tot opstand was, namen de autoriteiten forse maatregelen. De leider van de opstand, een dominicaner broeder, werd gemarteld en op een paal gespietst zonder de namen van zijn medesamenzweerdere te hebben genoemd.

Hoe men slaaf werd in Noord-Afrika

De christenen konden op verschillende manieren slaaf worden in Noord-Afrika. Sommigen werden gevangengenomen als ze deelnamen aan een oorlog, maar het was gebruikelijker om gevangengenomen te worden op een koopvaardijship of tijdens het vissen. In Spanje en Portugal, vooral op de Canarische Eilanden, gebeurde het ook dat de zeeroevers op land aanvielen. Plots doken ze midden in het dorp op en dreven de inwoners naar hun schepen.

Een typische slaventocht was niet bloedig. Het zeeroversschip naderde het christelijke vaartuig en maakte zijn voornemen duidelijk; de kapitein beseftte dat hij zich het best kon overgeven. Zonder kanonnen en soldaten was zijn boot een gemakkelijke prooi. Vechten zou alleen maar leiden tot onnodige sterfgevallen. Ook de aanvallen op land waren meestal snel en gemakkelijk. De bewoners konden zich zelden verdedigen en de zeerovers zouden hun winst niet verminderen door toekomstige slaven te doden. Van de Spanjaarden die in de zeventiende eeuw tot slaaf werden gemaakt, werd 40 procent dicht bij hun eigen huis gekidnapt.



Het terugkopen van christenen in Barabarijse landen door katholieke monniken (Publiek Domein – wiki)

Na afloop van de overval en als het schip op weg was naar Noord-Afrika, controleerden de zeerovers hun buit. Er werden zo nauwkeurig mogelijke lijsten opgesteld van de bemanningsleden en passagiers. De gevangenen werden ondervraagd. Het ging de zeerovers erom te bepalen hoe belangrijk gevangenen waren. Als ze erachter kwamen dat een gevangene handen zonder eelt had of ongewoon goed sprak en termen gebruikte die niet gebruikelijk waren bij arbeiders of boeren, raakten ze geïnteresseerd. Geen enkele gevangene wilde de indruk wekken dat hij rijk en machtig was; in dat geval zouden de

“Geen enkele gevangene wilde de indruk wekken dat hij rijk en machtig was; in dat geval zouden de zeerovers een torenhoog losgeld vragen om hem vrij te kopen.”

zeerovers een torenhoog losgeld vragen om hem vrij te kopen. Het was ook van belang je slecht te kleden, er vies uit te zien en plat te praten, maar de zeerovers waren ervaren mensenkenners.

Iedereen die onder strikt militaire omstandigheden gevangen werd genomen, kreeg de status van krijgsgevangene en werd eigendom van de staat. De gevangenen die tijdens een overval door zeerovers waren ontvoerd, werden eerst verdeeld tussen de kapitein, zijn zakenpartners en mogelijk ook tussen de overige bemanningsleden. Daarvoor hadden de zeerovers voldoende tijd tijdens de reis, maar voordat ze hun buit in klinkende munt konden omzetten, moesten ze de slaven naar de heerser van de stad brengen om hem zijn aandeel te geven. De omvang varieerde, maar het ging om ongeveer een zevende of achtste deel van de buit. De eerste tocht van de gevangenen door Algiers – verreweg de meest voorkomende bestemming – eindigde zo in het paleis dat jenina of het *'koningshuis'* werd genoemd. Hier koos de heerser zijn slaven en behield zich het recht voor om er enkele dagen later nog een paar te kopen.

In het volgende stadium werden de slaven verkocht op de markt. De veilingmeester legde uit wat de slaaf verondersteld werd waard te zijn, waarna er vrij geboden werd. Afhankelijk van door wie hij werd gekocht, kon het leven van een slaaf heel verschillend zijn. De huisslaven, die in het huis van de eigenaar woonden, konden het goed hebben en veel verantwoordelijkheid krijgen. Anderen kwamen terecht in een pure hel, bijvoorbeeld de slaven die werden vastgeketend op de galeien of naar de steengroeven werden gestuurd. Het ergst was het voor de mensen die werden gekocht door grootgrondbezitters en in landelijke gebieden buiten de steden moesten werken. Ze kregen meestal te weinig te eten en moesten, van het ochtendgloren tot de schemering, als menselijke beesten ploeteren.

Bagno's

Een grote groep slaven kwam terecht in een tussengroep. Ze werden gekocht door slaveneigenaren die hun werk niet nodig hadden, maar de aankoop beschouwden als een investering. Na de transactie verhuurden ze hun onvrijen. Deze slaven werden gehuisvest in een bagno, een gevangenisachtig slavendepot, een praktijk die in Algiers in het midden van de zestiende eeuw ontwikkeld was en ook in Tripoli en Tunis werd overgenomen.

Het woord bagno is Italiaans en betekent 'badhuis'; volgens een hypothese werden de gevangenen in de beginjaren van de Barbarijse zeeroverij ondergebracht in oude badfaciliteiten. Een bagno had de vorm van een omheinde tuin die werd omringd door cellen of kleine ruimtes. Vaak was er ook een katholieke kapel in de buurt, en het kwam voor dat de Europese staten de bouw van een kapel en een ziekenhuisje voor de gevangenen betaalden.

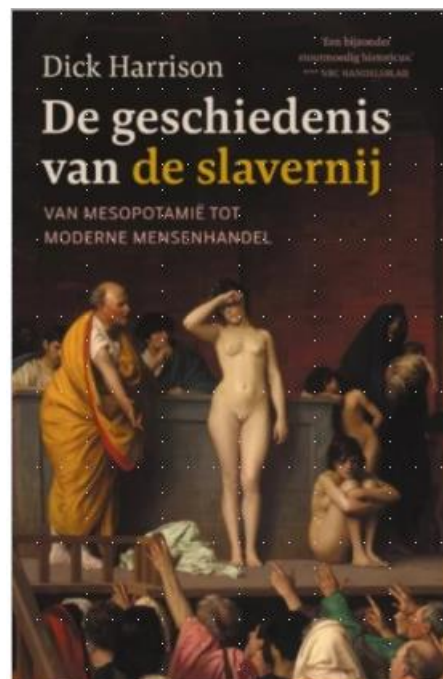
Mazmorra's

In Marokko was de situatie slechter. Hier werden de gevangenen eerst in *mazmorra's* geplaatst. Een mazmorra was een ondergrondse opslagruimte, meestal cirkelvormig, die werd gebruikt om graan in op te slaan. De enige manier om naar binnen en naar buiten te gaan, was door een kleine opening in het dak die werd afgesloten met een ijzeren rooster. Het rooster werd bij zonsopgang en zonsondergang weggenomen, waarna de slaven omhoogklommen via een touwladder die door de bewakers werd neergelaten. De slaven sliepen op rieten matten,

gerangschikt in onregelmatige cirkels op de vloer. In het midden van de slaapcirkel was de latrine.

De bovenstaande beschrijving is van toepassing op een standaardmazmorra, maar het kon erger. In Rabat-Salé, de zeeroversmetropool aan de Atlantische Oceaan, werd het dak van de grootste mazmorra opgehouden door pilaren. De slaven sliepen in rijen hangmatten die met touwen aan het dak waren opgehangen. Het was niet ongewoon dat de touwen braken, zodat de slaaf viel en misschien op een andere slaaf belandde, die werd meegetrokken in de val. Zes maanden per jaar stond de vloer van de mazmorra onder water. De slaaf van wie het touw van zijn hangmat brak, liep het risico te verdrinken.

Bron: 34/2021



De geschiedenis van de slavernij
Dick Harrison

DE KONINKLIJKE MARINE-JACHTCLUB. 1899-1924.

Op den 29sten April 1899 werd de Marine Jachtclub (het praedicaat Koninklijke verkreeg zij 2 jaar later), in een vergadering van belangstellenden in de Marineclub te Willemsoord opgericht. Op 11 en 12 Juli hoopt zij door het houden van meer uitgebreide wedstrijden ter reede Texel dien verjaardag op bescheiden wijze feestelijk te vieren.

Een kort overzicht van het leven en streven van die vereeniging, voor de watersport bij de Zeemacht, die nuttig werk tracht te verrichten, vinde hier een plaats.

De aanleiding tot de oprichting was het feit, dat naarmate de zeilen bij de Zeemacht verdwenen, een neiging ontstond, om het zeilen als sport te behouden.

Door de zeeofficieren van de zeilmarine werd het zeilen met sloepen en jachten als sport weinig beoefend. Geen wonder, men beschouwde het als liefhebberij en de emmertuigen van de sloepen waren weinig geschikt tot pleziervaren. Bij stormweer en op expedities waren zij uitstekend als diensttuig. Daarbij werkten de omstandigheden aan boord niet mede en behalve in West-Indië, waar de omstandigheden wel zeer gunstig waren, kwamen zeilwedstrijden met die sloepen weinig voor.

Eenige verbetering kwam hierin door de invoering van fantasietuigen, maar behalve dat aan boord van elk schip slechts een van die tuigen verstrekt werd, droeg de fantasie er toe bij, om allerlei verschillende tuigen te doen ontstaan. Al hadden de meesten een kottertuig, d.w.z. mast met steng (letwel) en boegspriet (soms met kluihfout van enorme afmetingen), spriet en loggertuigen kwamen ook menigvuldig voor.

De Koninklijke Ned. Zeil- en Roeivereeniging maakte zich verdienstelijk door spoedig na de invoering jaarlijks een zeilwedstrijd voor fantaisiesloepen, gestuurd door Officieren der K. M., uit te schrijven. Deze wedstrijd mocht zich in de belangstelling van het Marinebestuur verheugen, Z.E. de Minister van Marine loofde telken jare een gouden horloge als eerste prijs uit.

Die wedstrijden gaven in 1897 aanleiding tot eenige stukken in het Marineblad van de Luitenants ter Zee R. W. Boissevain, D. E. van Dijk en W. C. J. Smit. De eerste bepleitte het verstrekken van jachten van overheidswege, omdat de fantaisiesloepen zoo weinig geschikt waren voor plezierzeilen wegens de ongeschiktheid van het tuig en de lage kiel. De Luitenant ter Zee Van Dijk vestigde de aandacht op de uitmuntende eigenschappen die de fantaisiesloepen bezaten, welke ingericht waren naar de denkbeelden van den ingenieur van de Marine Jhr. H. Rappard, een eenvoudig kottertuig en in het midden een verhoogde, gemakkelijk aan te brengen zeilkiel, terwijl de Luit, ter Zee W. C. J. Smit aan wilde sturen op een Marine Jachtclub, die door het onderhouden van eenige jachten en het bevorderen van het zeilen en roeien met sloepen, in beide richtingen werkzaam zou kunnen zijn.

Het bleek, dat die laatste denkbeelden weerklank vonden bij velen. De heeren W. C. J. Smit, F. Bauduin en C. W. de Visser vormden zich tot een Commissie, die bij zusterverenigingen haar licht opstak, een circulaire in zee zond om belangstellenden op te wekken voor dat doel, en als gevolg daarvan werd op 29 April 1899 in een vergadering in de Marineclub besloten tot oprichting van de Marine Jachtclub. Statuten en Huishoudelijk Reglement waren spoedig gereed, de Koninklijke goedkeuring werd verkregen, de bekende standaard, wit met oranje ruit (later met kroon) werd het onderscheidingsteeken der vaartuigen.

Een obligatieleening werd spoedig geplaatst, en met de gelden daaruit voortspruitend de: materieel gekocht, bestaande uit 2 k:ei;achten. de „Frank' en de „Albatros”, een centerboard, de „Oom Paul”, een boeier, de „Kampioen”, als zeilmaterieel, 2 gieken en 4 wherries als roeimaterieel. Het Hoofdbestuur werd gekozen, bestaande uit de heeren H. Veldhuyzen, Kapitein ter Zee, Voorzitter, A. L. Boelen, Vice-voorzitter. F. Bauduin, Secretaris, C. W. de Visser, Penningmeester. D. E. van Dijk en J. Vorstman, leden.

Bovendien werden drie afdeelingen ingesteld met drie afdeelingsbesturen te Willemsoord, Amsterdam en Hellevoetsluis. Zoo kon de Marine-Jachtclub haar taak aanvangen, door de Marine met sympathie begroet, door haar zusterverenigingen met veel voorkomend- en vriendelijkheid ontvangen.

Van Regeeringszijde werd groote steun ondervonden, door het toestaan van een jaarlijksche subsidie, het detacheren van bootslieden en matrozen en het afstaan van vloten om de boothuizen op te plaatsen.

Behalve door het onderhouden van eigen zeil- en roeimaterieel, zou de vereeniging vooral trachten het houden van eigen jachten door zeeofficieren te bevorderen door groote faciliteiten bij het onderhoud van hare leden toe te staan.

Dit laatste is helaas niet bereikt, een enkele maal kwam het voor dat zeeofficieren eigen vaartuigen in eigendom hadden, maar voornamelijk heeft de club zich beijverd om jachten disponibel te stellen, waartoe het materieel geleidelijk uitgebreid werd tot 10 jachten.

Als wedstrijdterrein, waarvoor sommigen Amsterdam de meest geschikte plaats oordeelden, werd gelukkig na eenige gedachtenwisseling de reede van Texel bestemd. Een enkele maal werden afdeelingwedstrijden gehouden in Amsterdam en Hellevoetsluis. De reede van Texel had vooral voor de bezitters van grootere jachten een bijzondere aantrekkelijkheid en niet

weinig werd de deelname bevorderd door de clubtochten, die door de Kon. Ned. Zeil- en Roei-vereening werden gehouden, met als eindpunt Willemsoord.

En zoo ving de reeks jaarlijksche zeilwedstrijden aan, die alleen werd onderbroken door de eerste mobilisatiejaren en werd de reede van Texel meermalen verlevendigd door een wolk van zeildoek. De wedstrijden van de Kon. Marine- Jachtclub mochten zich vooral in de eerste jaren verheugen in een groote deelname van buiten af. De Marineclub was dan het gezellige middelpunt waar men zich na die wedstrijden vereenigde aan het wedstrijd diner.

De vereeniging mocht zich spoedig verheugen in een groot aantal gewone leden onder de zeeofficieren en een zeer voldoende aantal buitengewone leden onder zeilliefhebbers van andere vereenigingen. Zij mocht spoedig de voldoening smaken Z. K. H. den Prins der Nederlanden en Z.E. den Minister van Marine onder hare eere-leden te tellen, terwijl Hare Majesteit de Koningin en H. M. de Koningin-Moeder en Z. K. H. de Prins, elk jaar bij den wedstrijd hun sympathie betoonden door het uitloven van fraaie prijzen en medailles, die op buitengewone wijze de lust tot deelname bevorderden en de prijswinnaars de grootste voldoening schonken. Meermalen bezocht Z. K. H. de wedstrijden, maar de glanspunten waren de bezoeken van Hare Majesteit zelve, eerst in 1907, toen op den 7de en 8^{ste} September Hare Majesteit de wedstrijden van Hr. Ms. „Medusa” bijwoonde, met het jacht „Fortuyn” een zeiltochtje maakte en na de roeiwedstrijden de daarin behaalde prijzen uitreikte. Nog eenmaal in 1921 op 24 en 25 Juni herhaalde Hare Majesteit haar bezoek.

Spoedig na het oprichten van de club werd tot aanmoediging van het zeilen met fantaisiesloepen de wisselbeker voor Officieren ingesteld. In 1904 werd bij gelegenheid van het 50-jarig bestaan van het Kon. Instituut voor de Marine door reünisten een som van f 600.— geschonken, om van de rente om de vijf jaar een reünieprijs uit te loven. In 1907 werd door de vereeniging het Nederlandsche Zeewezen de „De Ruyterbeker” als wisselprijs voor modelsloepen, gestuurd door Onderofficieren, geschonken, in 1918 door de Kon. Ned. Vereen. Onze Vloot het zilveren Vikingschip als wisselprijs voor fantaisiesloepen, gestuurd door Onderofficieren. De namen van de prijswinnaars prijken op die wisselprijzen in een steeds langer wordende reeks.

Was dus zeilen met jachten op tochten of op wedstrijden oorspronkelijk hoofdzaak geweest, uit alles blijkt, dat het bevorderen van het zeilen met sloepen een gewichtig onderdeel vormde. Die tak van de zeilsport toch kon op elk schip worden beoefend.

Een bijzonder geslaagde stap werd in die richting gedaan, toen in 1918 de periodieke zeilwedstrijden met sloepen werden ingesteld ter reede Texel. Deze wedstrijden, in series van 8 of 10 eiken Vrijdag gehouden volgens een gemakkelijk toe te passen stelsel, waarbij punten worden behaald om de prijswinnaars te bepalen, hebben zeer veel bijgedragen om het zeilen met sloepen op een hooger niveau te brengen, en mogen zich dan ook in de bijzondere gunst van het Marinebestuur verheugen. In die wedstrijden, die met fantaisie-en modelsloepen worden gehouden, zeilen officieren, onderofficieren en schepelingen tegen elkander. Een gelukkig gevolg van deze wedstrijden is tevens de invoering van nieuwe model-tuigen en het vaststellen van een eenheids-fantaisietuig.

Op het gebied van roeiwedstrijden werd in de eerste jaren veel gedaan, eerst ter reede Texel, daarna in het Noord- Hollandsch kanaal. Organisatiebezwaren en mindere lust om zich voor die wedstrijden behoorlijk te oefenen, zijn oorzaken, dat die wedstrijden ten slotte zijn vervallen.

Het zeilmaterieel van de vereeniging heeft voornamelijk bestaan uit tweedehands jachten omdat de aankoop van nieuwe te bezwaarlijk was wegens de kosten. Nieuw aangekocht zijn alleen het A.B.C.-jacht „Carmen” en het 6-Meter jacht „De halve Maen”. Bij gelegenheid van dit kwarteeuwfeest van de vereeniging besloot het Hoofdbestuur een bouwfonds te stichten, waaruit een nieuw kruiserjacht kon worden aangekocht. De hoop wordt gekoesterd, dat vele leden daarin een flinke bijdrage zullen storten om spoedig tot dien aankoop te kunnen overgaan.

De bedoeling is om de leden weer in staat te stellen op wedstrijden met een goede kans op een prijs uit te komen. De thans bestaande jachten van de vereeniging geven daartoe weinig gelegenheid. Ondanks den grooten steun, dien de K. M. J. C. van het Departement ontvangt, en de milde giften, die haar in den vorm van prijzen bij wedstrijden en in den vorm van geldsommen toevloeien, bevindt de vereeniging zich niet in gunstige financieele omstandigheden. Groote reparatiekosten, vooral in de laatste tijden, en hooge belastingen, zijn daarvan de oorzaak. Het aantal jachten is betrekkelijk groot. Maar het Hoofdbestuur heeft door tal van maatregelen de klippen tot nog toe weten te omzeilen, zoodat, ondanks alles, de Club zich in een goeden toestand bevindt en met vertrouwen de toekomst kan tegemoet gaan.

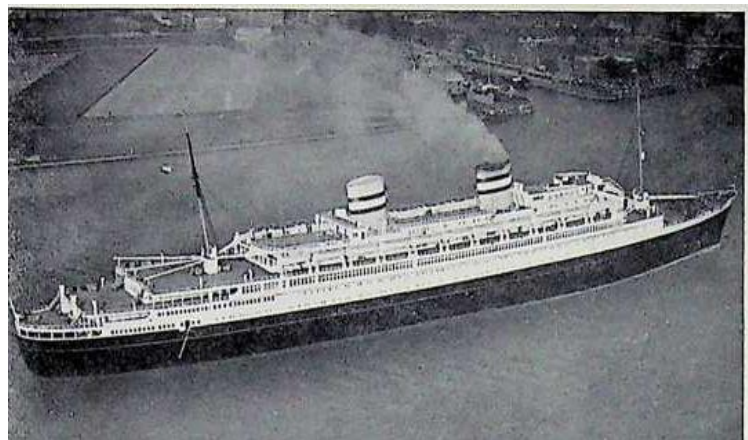
Als erkenning van de verdiensten van de oprichters en de nog in leven zijnde eerste bestuurders en van den bijzonderen steun en belangstelling van een paar leden, werd bij dit 25-jarig bestaan een zestal eereleden benoemd: de vice- admiraals W. C. J. Smit en P. Bauduin, de gep. kapitein ter zee C. W. de Visser, de gep. kapitein ter zee A. L. Boelen, de gep. schout-bij-nacht W. D. L. Baron van Asbeck en de oud-luitenant ter zee J. A. L. van den Bosch. Bij de wedstrijden op 11 en 12 Juli hoopt het bestuur van de belangstelling in de vereeniging de bewijzen te mogen ondervinden, door een talrijke opkomst van deelnemers met jachten en sloepen.

H. J. B.

Bron: Marineblad 1924

De totale oorlog ter zee

Dat de koopvaarders in het indirecte oorlogswerk betrokken worden is niets nieuws. Te allen tijde werden koopvaarders gecharterd om de oorlogsmarine behulpzaam te zijn, hetzij om te worden gebruikt in de directe



oorlogvoering, hetzij om als transportschepen dienst te doen. In den huidige oorlog is dit samengaan nog verscherpt. De Nederlandsche zeelieden en zij die ter kustvaart en visscherij varen hebben, voor zoover zij niet in de bezette gebieden zijn, vaarplicht en moeten de schepen

ter koopvaardij bemannen. Want zonder de koopvaardijvloot zou een volledige, d.i. totale oorlog ter zee niet mogelijk zijn en die oorlogvoerenden welke niet of over niet voldoende koopvaarders beschikken, zullen vroeg of laat den strijd moeten verliezen.

Van welke betekenis de koopvaardijvloot is, moge blijken uit enkele cijfers. Duitsland had in 1938 2328 schepen, Italië 1293, Japan 2187, Engeland met de dominions 9679, Noord-Amerika 3391, Noorwegen 1965, Nederland 1482 schepen, waarbij moet worden opgemerkt, dat



Engeland en Amerika samen ongeveer evenveel sloopstonnage ter beschikking hebben als alle andere mogendheden tezamen. De wereldtonnage is n.l. 67 miljoen 847 duizend; van Engeland en Amerika samen 33 miljoen. Volgens mededeelingen van Duitse zijde zouden er tot Jan. 1942 ongeveer 3000 schepen van Engeland verloren gegaan zijn.

Nederland beschikte over 2 miljoen 855 duizend ton verdeeld over 1482 schepen. Het vlaggeschip van de Nederlandsche handelsvloot is de „Nieuw-Amsterdam" van de Holland — Amerika lijn, groot 36.287 bruto registerton, het grootste schip, dat ooit in Nederland gebouwd is, lang 227 in, breed 26.8 m, diepgang 9.55 m. Het is een turbineschip, uitgerust met 2 schroeven. De snelheid bedraagt 31 zeemijlen. De hoogte van het schip is 44 m. De bemanning bestaat uit 650 koppen; het aantal passagiers dat verzorgd kan worden bedraagt 1232. Er zijn 12 belangrijke

scheepvaartmaatschappijen, die met hun maatschappijvlag de Nederlandsche vlag over alle oceanen voerden; voorts zijn er nog een aantal kleinere scheepvaartmaatschappijen of reederijen. Bijna alle schepen hebben zich, na het uitbreken van den oorlog in Nederland op 10 Mei 1940, aan in beslagname kunnen onttrekken. Dit is ook het geval met de schepen in Oost-Indië, toen daar de oorlog in den Pacific ontbrandde op 7 December 1941. Van de Holland — Amerika lijn gingen ten gevolge van de oorlogshandelingen te Rotterdam tusschen 10—14 Mei waarschijnlijk twee schepen verloren, althans de „Statendam" brandde uit.

De foto hierboven is van de „Nieuw Amsterdam", die, voorzoover bekend, nog in de vaart is. De kleine, staande foto onderaan dit blad is van de „Jagersfontein" der Holland — Afrika lijn en herinnert nog aan den tijd, dat dit schip in 1934 geschenken van het Nederlandsche volk meenam voor de opvarenden van de „K XVII", die te Kaapstad vertoefde. De andere foto is van de „Colombia" van de K.N.S.M. Op de verderop zijn eenige bijzonderheden opgenomen over de Mij. Nederland, Rotterdamsche Lloyd en Kon. Paketvaart Mij.





De Rotterdamsche Lloyd

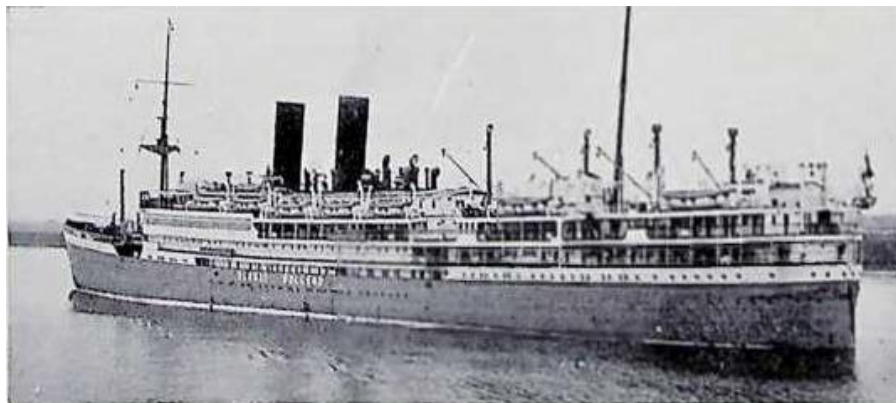
Van de scheepvaartmaatschappijen die in den huidige oorlog het zwaarst getroffen zijn, moet de Rotterdamsche Lloyd, speciaal voor de vaart op Oost-Indië, wel het eerste worden genoemd. Van den Rotterdamschen Lloyd gingen, voor zoover thans bekend is, vier schepen tengevolge van de oorlogshandelingen verloren, n.l.:

De „Slamat”, een dubbelschroef turbine passagiersschip van 11.636 bruto reg. ton, lang 509'10", breed 61'11", holte 35'3". Het schip werd in 1924 bij de Kon. Mij. „De Schelde” gebouwd, het machinevermogen was 9200 aspk, snelheid 16 ½ zeemijl; de bemanning bestond uit 228 koppen, aantal passagiers 404. In 1931 werd het voorschip verlengd en er een anderen vorm aan gegeven om meer snelheid te kunnen ontwikkelen. Het schip was zeer bekend in de passagiersvaart op Indië, ofschoon het in de laatste jaren overvleugeld werd door nieuwere schepen. Het vertrok op 11 Oct. 1939 voor het laatst uit Nederland en moet volgens courantenberichten in 1941 tengevolge van oorlogsomstandigheden zijn gezonken, waarbij vele opvarenden omkwamen. Een foto is verderop te zien.

De „Sitoebondo”, stoomvrachtschip, groot 7057 b.r.t.; lang 445'9", breed 54'4", holte 34'3". Het schip werd gebouwd bij Bonn & Mees te Rotterdam in 1916; het machinevermogen was 3500 aspk, de snelheid pl.m. 14 mijl; de bemanning bestond uit 67 koppen, er was passagiersaccommodatie voor 9 personen. Het schip vertrok op 22 Februari 1940 voor het laatst uit Rotterdam en schijnt in 1941 door de oorlogsomstandigheden te zijn gezonken. Volgens geruchten is een groot deel der bemanning gered.

De „Kota Nopan”, een motorvrachtschip van 7319 b.r.t., werd in 1931 bij de Kon. Mij. „De Schelde” gebouwd, lang 449'11", breed 60'10", holte 30'8"; bemanning 55 koppen, passagiersaccommodatie 14 personen. Het machinevermogen was 5000 aspk. De „Kota Nopan” behoorde tot de klasse der Kota-schepen, een serie van zeer goede en fraaie schepen met ongeveer 14 mijls- vaart, aardige passagiersinrichting en groote tankruimte voor palm- en cocosolie. Het schip vertrok op 26 April 1940 voor het laatst uit Rotterdam en is in 1941 tot zinken gebracht in den Grooten Oceaan. De bemanning werd gered.

De „Tapanoeli”, stoomvrachtschip. werd in 1924 gebouwd te Slikkerveer bij de Scheepsbouw Mij. „De Maas”, had een inhoud van 7031 b.r.t., de lengte was 446', breedte 54'4", holte 34'5", machinevermogen 3400 aspk, snelheid pl.m. 14 mijl, bemanning 67 koppen, passagiers 11. Het schip vertrok op 28 Maart 1940 voor het laatst uit Rotterdam en is in 1941 tengevolge van oorlogsomstandigheden gezonken; de bemanning werd gered.



De foto boven is van het vlaggeschip van den Rotterdamschen Lloyd, de „Dempo”, een dubbelschroef-motorpassagiersschip, dat in 1931 bij de Kon. Mij. „De Schelde” te Vlissingen werd gebouwd, groot 16.979 b.r.t., lengte 550'11", breedte 70'4". holte 41'7", machinevermogen

14.000 aspk, snelheid 17½mijl. De bemanning bestaat uit 317 koppen, waarvan ± 175 Javanen. Het aantal te verzorgen passagiers bedraagt 613. Het schip voldeed zeer goed, vertrok op 14 Sept. 1939 voor het laatst uit Nederland. Tegenwoordige vaart is onbekend.

Stoomvaart Mij. „Nederland”

Evenals de Rotterdamsche Lloyd onderhield ook de Stoomvaart Maatschappij „Nederland” den dienst op Oost-Indië, met als uitloop- en thuishaven Amsterdam.



De schepen van de

Rotterdamsche Lloyd vertrokken

elken Woensdag om de veertien dagen, die van de Mij. „Nederland” elken Dinsdag om de veertien dagen. Ging de route van de schepen van den Rotterdamschen Lloyd via Southampton, Tanger, Marseille, Suez naar Oost-Indië, de schepen van de Mij. „Nederland” deden Southampton, Lissabon, Algiers, Genua en Napels aan. Terwijl de Rotterdammers de Westkust van Sumatra aanliepen, gingen de Amsterdammers langs de Oostkust van Sumatra en Singapore naar Batavia. Voor alle passagiersschepen der Nederlandsche koopvaardijvloot gold, dat zij tot de beste ter wereld behoorden.

De passagiersaccomodatatie was in alle opzichten voortreffelijk en voldeed aan de hoogste eischen voor de meest verwende passagiers. Trouwens, onze geheele koopvaardijvloot — de tankers en de zeesleepvaart daarbij niet te vergeten — heeft op de wereldzeeën een goeden naam, zoowel door accuratesse als door bekwaamheid en zeemanschap.

Het vlaggeschip van de Stoomvaart Maatschappij „Nederland” is het 3-schroef motorschip „Oranje”, dat in 1937—1938 gebouwd werd bij de Ned. Scheepsbouw Mij. te Amsterdam, groot 20.000 b.r.t., lang 200 m, breed 25,45 m, holte 11,70 m, diepgang 8,80 m; machinevermogen 3 X 12.500 aspk, gemiddelde snelheid 21 mijl. De bemanning bestaat uit 380 koppen, het aantal te verzorgen passagiers is 747. De kosten van den bouw bedroegen 13 miljoen gulden.



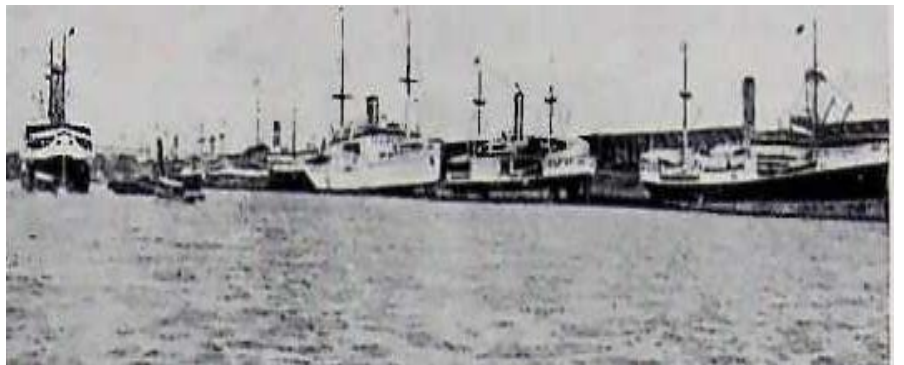
*De „Jan Pieterszoon Coen”
in de haven van Algiers.*

Enorme sommen zijn besteed om de handelsverbindingen ter zee en vooral ook met Indië te onderhouden. Indien daartegenover gesteld worden de naar verhouding geringe bedragen, die voor de marine uitgetrokken werden, zoodat een geheel onvoldoende bescherming van onze handelsverbindingen en van onze gebiedsdeelen in Oost- en West-Indië werd verkregen, dan blijkt uit de gebeurtenissen in dezen oorlog toch wel overduidelijk hoe schromelijk het Nederlandsche volk zijn eigen belangen heeft verwaarloosd en hoe noodzakelijk het in de toekomst zal zijn de juiste verhoudingen te scheppen tot behoud en verdediging der handelsverbindingen.

De eerste reis van de „Oranje” naar Oost-Indië had plaats in Sept. 1939. Voor zoover bekend is, werd na het uitbreken van den oorlog de „Oranje” ingericht als Roode-Kruis-schip en is het thans nog in de vaart De Stoomvaart Mij. „Nederland” heeft, voorzoover bekend is, slechts één schip tengevolge van de oorlogshandelingen verloren, n.l. het 2-schroefstoomschip „Jan Pieterszoon Coen”, dat in 1914 bij de Ned. Scheepsbouw Mij. te Amsterdam gebouwd werd, groot 11 693 b.r.t., lang 159 m, breed 18,40 m. holte 19,25 m, diepgang 8,05 m, machinevermogen 2 X 3.700 ipk. snelheid 15 mijl, bemanning 240 koppen, passagiers 418. Het schip werd tijdens de oorlogshandelingen in Mei 1940 in het Noordzeekanaal tot zinken gebracht.

De handelsverbindingen in Oost-Indië

Ruim 50 jaar geleden, om juist te zijn voor 1891, waren de handelsverbindingen tusschen de eilanden van ons gebiedsdeel Oost-Indië, in handen van een Engelsche maatschappij. In 1862 was tot dezen zeer kortzichtigen maatregel besloten. In dit jaar immers werd het recht tot het



onderhouden van de scheepsverbindingen in Oost-Indië door de regering aanbesteed. Er bestond toen reeds een Stoompaketvaart in Indië; de vloot bestond uit dertien schepen van tezamen 2900 ton; het rijk verleende een subsidie van f 500.000 per jaar, hetgeen overeenkwam met f 18.21 per bevaren mijl. Er waren vele klachten over te hooge vrachten en slechte bediening, zoodat tot aanbesteding besloten werd. Slechts twee gegadigden schreven in, de Engelschman H. O. Robinson, die tegen een vergoeding van f 6.97 per bevaren zeemijl den dienst wilde onderhouden, en een combinatie van Nederlanders, Paul van Vlissingen Jr. en Dudok van Heel, die voor f 6.98 per bevaren zeemijl den dienst wilden voortzetten. Hoewel niet

beloofd was, dat de dienst aan den laagsten inschrijver gegund zou worden, hield de regeering aan dit principe vast en werden de handelsverbindingen met één cent verschil per beveren mijl aan den Engelschman toevertrouwd. Er is over deze kortzichtigheid met betrekking tot de nationale belangen destijds heel wat te doen geweest en er is heel wat moeite gedaan om, toen de concessie afliep, deze in handen van Nederlanders te stellen, hetgeen eindelijk zoover vorderde, dat de Koninklijke Paketvaart Maatschappij op 1 Januari 1891 haar bedrijf in Ned.-Oost-Indië kon aanvangen. In de afgelopen 50 jaar is er een machtig stuk werk in Indië verricht. Het geheele verkeer ter zee in Indië is in handen gekomen van de K.P.M., welke 72 vaste lijnen onderhoudt. Verbindingen worden voorts onderhouden naar China, Britsch-Indië, Australië, Zuid-Afrika en Zuid-Amerika. Begonnen met 14 schepen in 1891 breidde de vloot zich uit tot 146 schepen in 1940, daarvan zijn 81 passagiersschepen. In 1931 werd nogmaals bij de wet een overeenkomst gesloten, eindigende 31 Dec. 1945, waarbij de K.P.M. zich verbindt o.m. om op den voet der bepalingen van deze overeenkomst ten minste 27 lijnen te beveren en te voorzien in bepaalde regelen betreffende het vervoer van 's lands reizigers, landsgoederen en de post. Welke beteekenis de K.P.M. in den huidige oorlog had is niet bekend. Geruchten deden de ronde, dat sommige schepen voor Roode Kruis doeleinden waren ingericht. Of er verliezen geleden zijn is evenmin bekend. Het ligt voor de hand, dat de schepen van de K.P.M. na de bezetting van de voornaamste steunpunten in Oost-Indië door de Japanners, zich aan in beslag-name zullen hebben weten te onttrekken. Dat schepen van de K.P.M. in Japansche handen geraakt zijn, is nog in geen enkel bericht uit Tokio te vinden. In 1938 werd de K.P.M. vloot versterkt met drie groote schepen, n.l. de „Tegelberg”, de „Ruys” en de „Boissevain”, hoofdzakelijk voor de buitenverbindingen. De schepen hebben een inhoud van 14.500 b.r.t., lengte 171 m, breedte 21,95 m.

Bovenstaande foto is genomen in de haven Tandjong Priok met een tiental aldaar lossende en ladende K.P.M.-schepen.

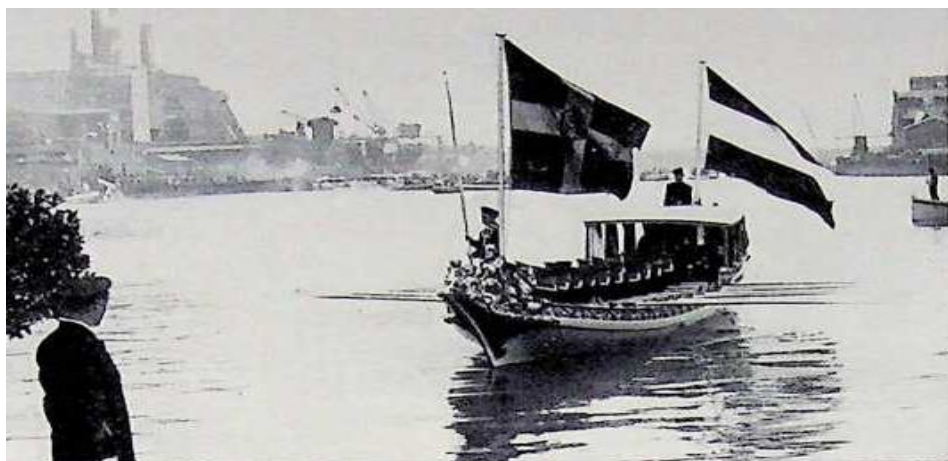


Curaçao— Suriname

De gouvernementen Curaçao en Suriname beschikken niet over eigen vaartuigen, zooals dit in Oost-Indië met de gouvernementmarine het geval is. Er is in Curaçao een z.g. gouvernementzeilschoener, die de verbindingen met de overige eilanden kan onderhouden. Moest de Gouverneur een dienstreis maken van Curaçao, Aruba en Bonaire (de z.g. benedenwindsche eilanden) naar Saba, St. Eustatius en het Nederlandsche gedeelte (Zuidhelft) van St. Martin (de z.g. bovenwindsche eilanden), dan geschiedde dit of met den zeilschoener of met een der aldaar aanwezige oorlogsschepen. Toen na den overval van Urbano (ook wel Urbina) in 1929 besloten werd tot den bouw van een speciaal voor West-Indië bestemd oorlogsschip, waarvoor de „Johan Maurits van Nassau” in 1933 in West-Indië aankwam,

beschouwde men te Curaçao dit schip als het schip voor de West en was men maar matig te spreken als het voor andere opdrachten elders dienst moest doen. Overigens werden de scheepvaartverbindingen in de West-Indische wateren hoofdzakelijk door schepen van de K.N.S.M. onderhouden.

In Suriname beschikte het gouvernement wel over eenige vaartuigen, althans in 1908 werden voor het departement van Koloniën een tweetal schepen gebouwd bij de Ned. Scheepsbouw Mij. te Amsterdam, speciaal bestemd voor Suriname, met standplaats te Paramaribo en wel de „Koningin Wilhelmina”, lang 44 m, breed 7,1 m, diepgang 3,6 m, waterverplaatsing 413, machinevermogen 275 lpk, en de „Oranje”, lang 37 m, breed 6 m, diepgang 3,65 m, waterverplaatsing 254 ton, machinevermogen 200 lpk en waren gebouwd bij de Ned. Scheepsbouw Mij. te Amsterdam. Beide schepen kwamen in 1909 in Suriname aan. Daar was toen reeds een vaartuig, de „Albina”, van omstreeks 1890 en een twaalfstal barkassen, terwijl er bovendien nog in later jaren gekomen zijn de „Prinses Juliana” en de „Prins Hendrik”. Al deze schepen waren gebouwd als passagiersschepen met klasse-indeeling. Zoo omstreeks 1920 stond aan het hoofd van het departement, waaronder deze schepen ressorteerden, een oud-zee-officier, die aan den dienst een „marineachtigen” indruk gaf. De dienstreizen van den Gouverneur werden meestal gedaan per „Oranje” of „Koningin Wilhelmina”. Na 1925 werd dit departement opgeheven en werden de schepen gevoegd bij openbare werken en verkeer onder leiding van een civiel-ingenieur. De schepen dienden hoofdzakelijk voor het verkeer langs de kust en op de rivieren, doch door verbetering van de wegen te land, het aanleggen van autowegen, doch ook door den achteruitgang der plantages werd het verkeer op de rivieren ingekrompen. Omstreeks 1937 kwam een regeling tot stand, waarbij alle vaartuigen van het gouvernement voor f 1.— werden ingébracht in een N.V. „Het Gemengd Bedrijf”. Dit bedrijf bracht in de vaart 2 nieuwe motorschepen, de „Kon. Emma” en de „Prins Bernhard”, gebouwd



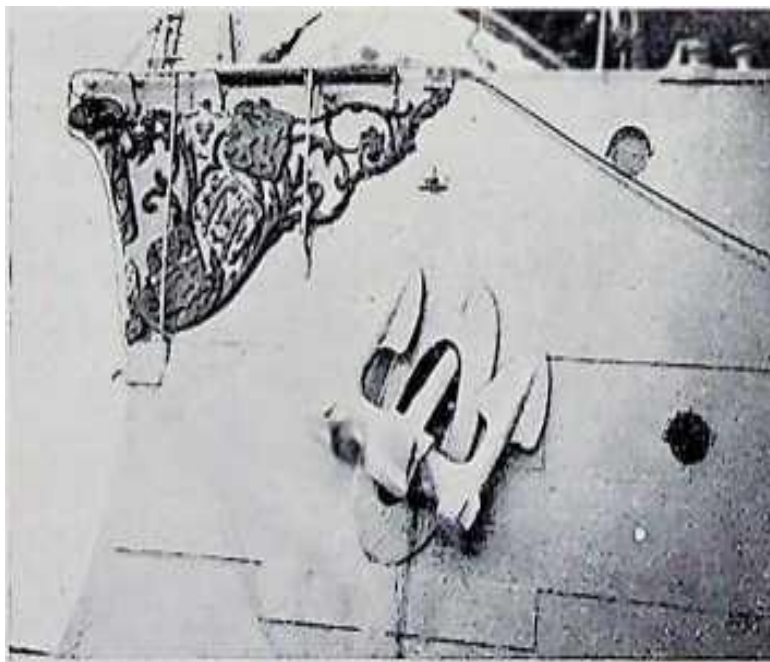
als vrachtschip met kleine passagiersaccomodatie op het achterschip en hield de „Prinses Juliana” ook in de vaart omdat de reizen van de „Prins Bernhard” en de „Kon. Emma” zich nogal eens verder uitstrekten dan de oude kustvaart, n.l. tot Guadeloupe en

Martinique en soms tot Curaçao. Alleen de „Koningin Wilhelmina” heeft min of meer voor de marine dienst gedaan, althans voor de afdeling hydrografie. Het schip was in 1939 nog in Suriname, doch het is niet bekend of het nadien een oorlogsbestemming heeft gekregen. Indien in Suriname en Curaçao hulpschepen een taak in de verdediging hebben gekregen, dan is daarover uiteraard pas na den oorlog iets mede te deelen, althans tot Febr. 1942 was daarover in Nederland niets bekend.

Op den drempel van den nieuwen tijd

Vergeleken met de schepen uit den gloriëtijd van onze geschiedenis ter zee, was het uiterlijk van de schepen in de 19e eeuw wel zeer sober. De fraai gebeeldhouwde spiegels en de schegbeelden op het vooruitstekende galjoen aan de schepen uit de 16e en 17e eeuw, getuigden van een bijzonderen smaak en van een weelde, die aan opschik denken doet. De versobering aan het einde van de 18e eeuw, die bijna de geheele 19e eeuw werd voortgezet, wordt op het gebied van de schepen en vaartuigen van onze marine terecht als een periode van verval geteekend. Met den bouw van ijzeren schepen, kwam langzaam de nieuwe tijd, die tevens een tijd van opbloei inluidde. De versieringen, nu lofwerk genoemd, werden op verschillende schepen van onze marine op het achterschip en op den boeg weer aangebracht. doch dit gold slechts voor een korte periode, die ongeveer van 1890 tot 1911 loopt. De „Zeven Provinciën" (thans kustverdedigingsschip „Soerabaia" in Oost-Indië) was het laatste schip onzer marine, dat met lofwerk versierd was. Met den bouw van kruisers, flottieljeleiders, jagers en onderzeeboten was de nieuwe tijd aangebroken, een tijd, die schoone beloften van een galei, n.l. de Koningsloep. Ze is een overblijfsel uit den tijd van de jachten en statievaartuigen en werd gebouwd te Rotterdam in de jaren 1816 — 1818. De marine had toen nog een aantal jachten, die echter uit bezuiniging in 1843 door den minister van marine J. C. Rijk werden opgedoekt. In 1826 werd te Rotterdam nog een koninklijk stoomjacht „Leeuw" gebouwd, dat 37 el lang, 5.7 el breed en 3.1 el hol was, tot 1860 dienst gedaan heeft, in 1882 voor de leerlingen-machinist te Hellevoetsluis beschikbaar kwam en in 1892 werd gesloopt. De koningsloep meet op de waterlijn een lengte van 14,1 m. doch door het ver uitstekende galjoen en het overwelfde hek is de totale lengte 17,5 m; de grootste breedte is 2,65 m. Het galjoen wordt vrijwel geheel bezet door een groote, gebeeldhouwde en vergulde groep. Gezeten in een schulp op een woelende zee. wordt Neptunus, de God der zeeën, voortgetrokken door drie zeepaarden; aan weerszijden van de paarden is een Triton opgesteld. Een fraaie vergulde rand loopt van het galjoen, langs stuur- en bakboord, naar de kajuit, die door een baldakijn overdekt is. Op den spiegel is het Nederlandsche wapen gebeeldhouwd en gekleurd, geflankeerd door twee vergulde faambeelden met klaroen; op het roer, boven de waterlijn is een vergulde dolfijn geplaatst. De sloep wordt voortbewogen door 20 roeiers; de riemen en koperen roeidollen zijn fraai versierd. De koningsloep werd voor 't eerst gebruikt tijdens bezoek van Koning Willem II in 1841 aan Rotterdam. In 1851 werd ze overgebracht naar Amsterdam. Tijdens de regeering van Koningin Wilhelmina werd de koningsloep gebruikt op het Hollandsch Diep tijdens de vlootrevue, tijdens het bezoek van den Franschen president Faillières en Koning Christiaan van Denemarken aan ons land en tijdens de tewaterlating van de „Tromp" in 1937 en de „Oranje" in 1938. In 1918 is de koningsloep op de marinewerf te Den Helder geheel gerestaureerd.

[Boeg met lofwerk van „De Zeven Provinciën"](#)



Bron: Verhalen van



Vroege(r)

NARROW ESCAPE IN BARCELONA

Churandy Martina heeft eens een prachtige snelle race gelopen. Dit deed mij denken aan Curaçao waar veel maten, waaronder ik, bijna vergelijkbare tijden hebben

gerealiseerd. Dit wanneer wij werden achtervolgd door de MP in Campo Allegro.

Ook wisten wij als geen ander hoge hekken met prikkeldraad zeer behendig te nemen. Het zo genaamde "pintracen" Helaas is dit nooit een Olympische sport geworden. Eenmaal heb ik denk ik dezelfde tijd waargemaakt.

We lagen met de Karel Doorman in Barcelona. Joep Weyers, mijn maatje, en ik hadden ons opgedoft om eens lekker te gaan stappen. Netjes met schone kraag en borstslap, alleen natuurlijk geen strakke petveer. Korporaals JC, dus nog zonder stropdas.

Ongewild geraakten wij toch in een buurt waar café's de overhand hadden. We gingen naar binnen in een van deze met openslaande deuren. De gehele zijkant naar de straat was geopend. De muziek was overweldigend en het bier zag er zéér aantrekkelijk uit. We kwamen er niet onder uit, dus we namen er maar een.

Terwijl de eerste slok door mijn keelgat gleeed, ontwaarde ik een zielig figuur op de grond. Hij lag in zijn eigen kots te snurken. Bij navraag bleek het een Engelse zeeman te zijn die kennelijk iets te veel had gedronken. Misschien was zijn biertje verkeerd gevallen, of hij had te weinig gegeten. Mijn sociale gevoelens kwamen boven en ik besloot hem te gaan helpen. Ik tilde hem voorzichtig op en bracht hem weer in verticale houding. Hierdoor hervond de bloedcirculatie van deze zeeman waarschijnlijk weer zijn normale weg want hij kwam bij. Hij opende zijn ogen, althans gedeeltelijk, keek mij aan en als dank gaf hij mij een stomp op mijn neus. Dit druiste tegen al mijn gevoelens van rechtmatigheid in en ik beantwoordde zijn actie met een soortgelijke. Deze deed bij hem, voor een redelijke tijd neem ik aan, de lichten doven.

Op het zelfde moment van mijn actie en zijn ineenstorting, keek ik toevallig naar buiten. Recht in de ogen van twee, zo leek het mij althans, zéér moordlustige Guardia Civil. Daar zij slechts het slot van het drama in de kroeg hadden kunnen zien, realiseerde ik me dat ik me er, zeker niet in het Spaans, uit zou kunnen lullen.

Binnen een microseconde nam ik de beslissing om aan mijn palen te trekken. Ik deed mijn stormbandje om en gaf vol gas. Joep verbaasd achterlatend. Alles was echter zo snel gegaan dat hij waarschijnlijk geen idee had wat er loos was. Ik liep, gedreven door de moordlust in de ogen van die lui met die harde petjes, als aangeschoten wild door de meest lugubere donkere straatjes zonder enig idee waar ik uit zou komen. Ik hoorde de laarzen van mijn belagers als paardenhoeven vlak achter mij. Hun laarzen waren beslagen met ijzers. Dat was tevens mijn geluk. Ik hoorde ze af en toe wegglijden. Het geluid van die hoeven ging af en toe uit cadans.

Dan hoorde ik een zoevend geluid achter mijn hoofd. De klootzakken probeerden mij de hersens in te slaan met hun lange wapenstokken. Het ging allemaal te snel om bang te worden. Overleven was waar ik aan dacht. Plotseling rende ik een donker straatje uit en liep recht op de valreep van de Doorman af. Plotseling dat grote schip, als in een film, zo onwerkelijk. Zonder gas terug te nemen rende ik de valreep op. Groeten voor de vlag was niet nodig, het was donker.

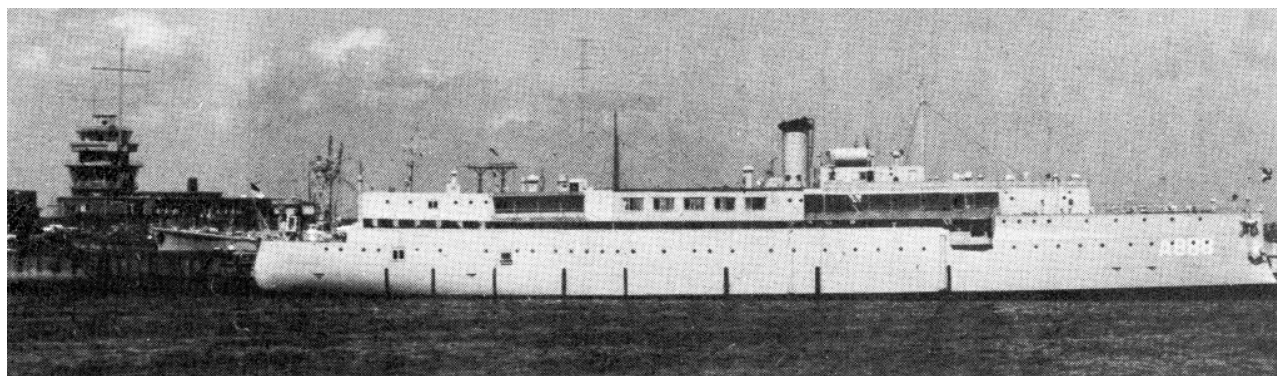
Ook zonder gas terug te nemen passeerde ik de volledige valreepwacht.



De potentiële moordenaars.

Dit om herkenning te voorkomen. Zij bleven, lichtelijk in verwarring, achter. Als een haas verplaatste ik mij door het labyrint van ons vliegkampschip. Nog nooit had ik ons verblijf, 1.G.10.82, zo snel gevonden. Ik trok zo snel mogelijk mijn pakkie uit en dook onder de wol. Alleen Joep zou mij kunnen vinden.

.....



Logies en ontbijt op de Hertog Hendrik

Je gaat van de EMV naar Den Helder want je plaatsing is een B jager met de naam Hr.Ms. Rotterdam. Je kunt je er niets bij voorstellen. Je mutatie laat weten dat je je moet melden op de Hertog Hendrik. Nooit van gehoord. Hertog Hendrik. Wat is dat nu weer. Logementschip zegt U. Hoezo heeft Den Helder dan geen Kazerne gebouwen. Jawel maar lang niet genoeg dus er zijn logementschepen die de bemanningen van de diverse schepen opvangen die in onderhoud zijn. Tja en Hr.Ms. Rotterdam lag in een 4^{de} trap onderhoud op de Rijkswerf. Mij aan boord gemeld van de Hertog Hendrik en in-gerouleerd. Kooi toegewezen gekregen zodat ik wist waar ik kon snurken. De allereerste keer dat ik aan boord van een schip zou slapen. Wel een heel oud schip had ik zo langzamerhand in de gaten maar ook een schip met een bewogen verleden en nog steeds dapper standhoudend in deze wereld van de jaren 60

Hr.Ms. Hertog Hendrik was van oorsprong een pantserschip van de Koningin Regentesklasse, gebouwd door de Rijkswerf in Amsterdam. De bewapening was niet meer aan boord. Het puur nog een logement schip zonder gevechtswaarde

Kiellegging	Tewaterlating	In dienst	Uit Dienst
8 maart 1901	7 juni 1902	5 januari 1904	27 september 1968

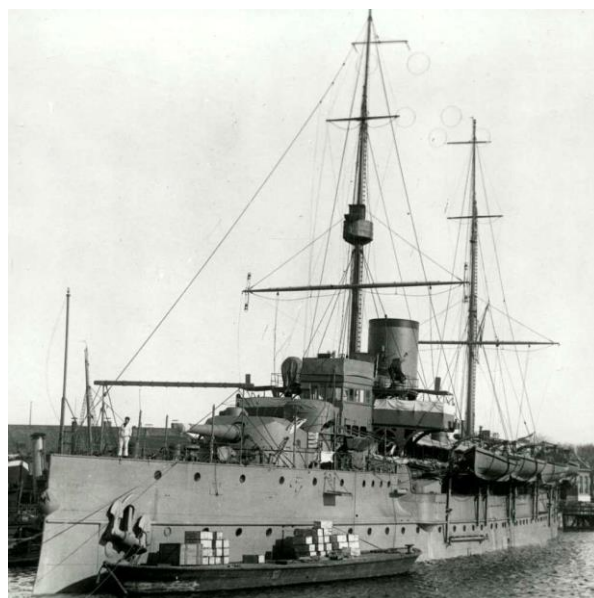


In december 1939 diende het schip enkele weken als batterijschip voor de kust van Vlieland onder de naam **Batterijschip Vliereed**.

Begin 1940 werd het schip uit dienst genomen en werd het klaar voor verschroting gelegd. Echter het schip werd op 14 mei 1940 als hulk door de Duitsers buitgemaakt. Tijdens een Britse luchtaanval dat jaar op 21 en 22 juni werd het schip tot zinken gebracht. In oktober van dat jaar werd het schip gelicht om vervolgens van 1941 tot 1943 verbouwd te worden in Antwerpen tot een drijvende batterij voor luchtdoelgeschut. Er werd bewapening aangebracht (8 x 105 mm, 4 x 40 mm en 16 x 20 mm) en het schip kreeg de naam **Ariadne**.

Na de oorlog werd het schip teruggevonden in Willems haven en teruggegeven om vervolgens op de werf van Wilton-Fijenoord verbouwd te worden tot accommodatieschip. Op 21 oktober 1947 werd het schip opnieuw in dienst genomen onder zijn oorspronkelijke naam. Het schip werd uiteindelijk op 27 september 1968 definitief uit dienst genomen.

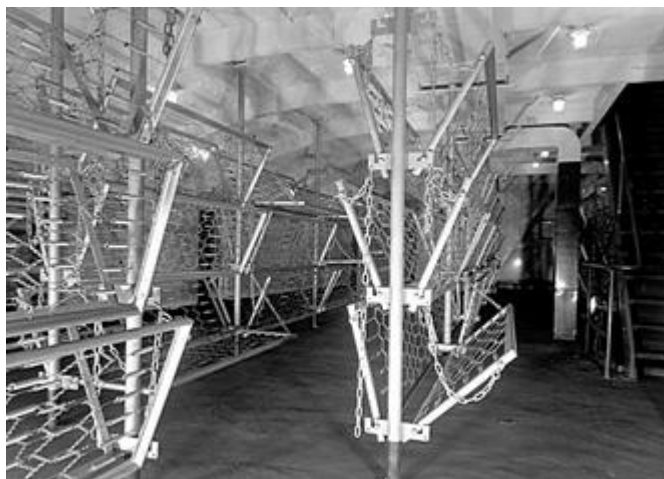
Ik heb dit schip leren waarderen als een warm onderkomen maar met een Spartaanse inrichting voor de ongegradueerden



WC- en waslokaal aan boord Hr.Ms.'Hertog-Hendrik'.



het logies voor logés aan boord Hr.Ms.'Hertog-Hendrik'.



de slaapzaal voor de logés aan boord Hr.Ms.'Hertog-Hendrik'.

Alles was aan boord om ontbijt, middagmaaltijd en theewater (avondmaaltijd) te kunnen verzorgen, bottelarij, kombuis, koel/vriescellen en kommaliewant. Je had ook een recreatieruimte waar je een bescheiden drankje en pindaatje in de scheepstoko kon kopen (pakje sigaretten 25 cent)

In de donkere uren sliep je op een dunne matras op een niet al te breed bed en dan met het signaal overal uit de veren en soppen, ontbijten en per voet naar de Rijkswerf waar Hr.Ms. Rotterdam op je lag te wachten. Het was een wirwar van onderdelen en kabels al of niet gemonteerd, dus uitkijken waar je liep als je niet op je plaat wilde gaan. Met koffiedrinken zat je in een ruimte op de Rijkswerf waar je koffie kon tappen dus je mok mee en een bak hete pleur naar binnen gorgelen, soms zat er een kaakje bij. Het waren gezellige bijeenkomsten, primitief maar gewoon niet willen missen. Maar ook aan de Hertog Hendrik komt een eind als je schip langzaam weer een operationeel uiterlijk krijgt en weer in dienst gesteld wordt. Je bent klaar voor je eerste mijlen op zee om te proef varen en daarna op avontuur her ruime sop tegemoet, de Noordzee en de Atlantische oceaan te bevaren, vreemde landen te zien

J. K. K.

Jan Kaauw



MAANDBLAD GEWIJD AAN DE NEDERLANDSE ZEESTRIJDKRACHTEN

OFFICIEEL ORGAAN VAN DE KONINKLIJKE NEDERLANDSCHE VEREENIGING „ONZE VLOOT“
Surinamestraat 15. 's-Gravenhage - Telefoon 116594 - Postrekening 37486

39ste JAARGANG - No. 2 - FEBRUARI 1950 - UITGEVERS WYT - ROTTERDAM
Postrekening 58458 - Pieter de Hooghweg 111 - Telefoon 35250 (4 lijnen)

Voor de inhoud van dit blad is de redactie-raad aansprakelijk. Overnemen van artikelen enz. is zonder toestemming van de uitgevers verboden

ÉÉN MINISTERIE VAN DEFENSIE?

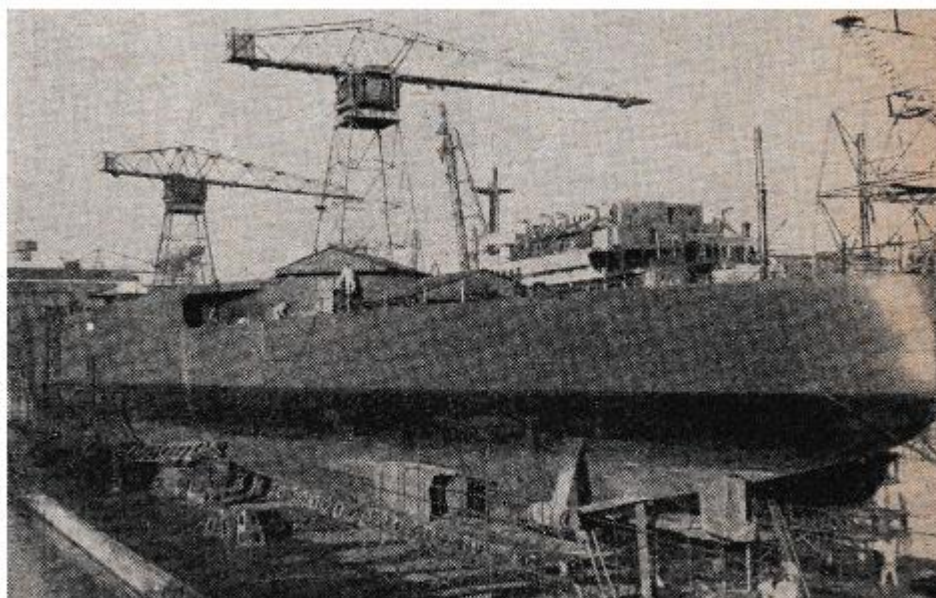
De geschiedenis herhaalt zich

In de beide Kamers der Staten-Generaal zal te zijner tijd aan de orde worden gesteld de behandeling van het regeringsvoorstel tot instelling van één ministerie van Rijksverdediging. De minister van Oorlog en Marine heeft de samenvoeging der beide militaire departementen reeds aangekondigd in zijn Memorie van Toelichting bij de Rijksbegroting van Oorlog voor het dienstjaar 1950.

Het valt ons op, dat dit initiatief van regeringswege zo weinig de aandacht heeft getrokken van de anders zo waakzame pers, voorlichtster en uitdraagster van de openbare mening. Toen de kapt.-luit, ter zee (A) S. D. Duyverman dit onderwerp behandelde in een lezing voor de V. M. O. (Vereniging van Marine-Officieren) scheen het even, of er een steen in de schijnbaar zo rustige defensievijver was geworpen. Doch reeds spoedig bleek, dat de voorgenomen ingrijpende reorganisatie op defensiegebied niet *die* belangstelling trok, welke haar — uit een oogpunt van landsbelang — stellig toekomt.

Wij verraden geen geheim, wanneer wij vaststellen dat de vereniging der departementen van Oorlog en Marine één der voorwaarden is geweest, waarop de tegenwoordige ministerpresident, dr. V. Drees, bereid was de regering te aanvaarden.

Welsprekend, maar niet ondoorzichtig, heeft de woordvoerder der van ouds tegen elke *doelmatige* krijgsmacht agerende partij in de Haagse Dierentuin getuigd van een gewijzigd „standpunt der Partij van de Arbeid ten aanzien van de gewapende macht”. Ofschoon Nederlands vitale belang bij de handhaving der zeeverbindingen is gelegen — hetgeen o.a. het gebruik van kruisers ter bescherming van

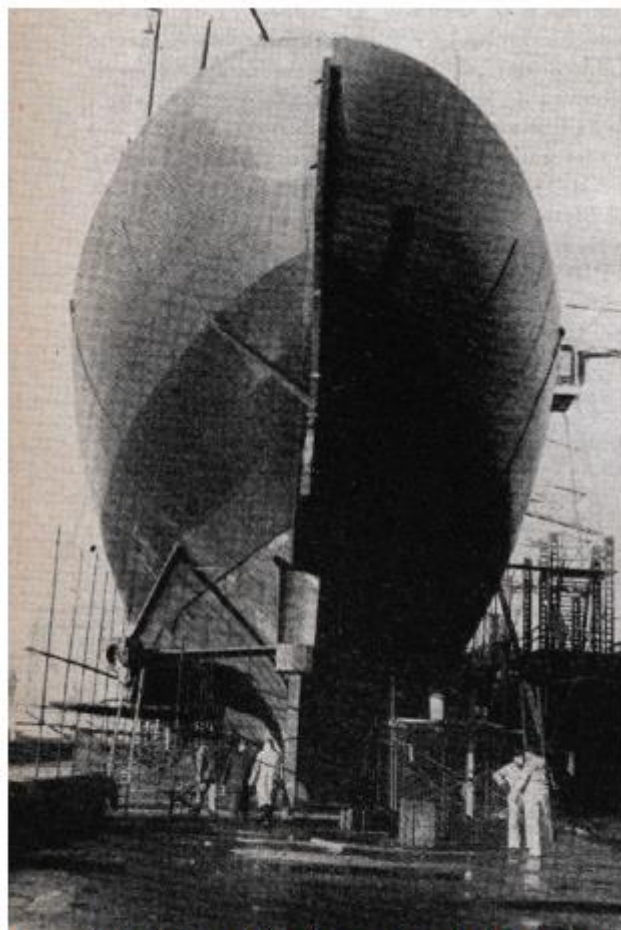


Hr. Ms. in aanbouw zijnde kruiser "De Zeven Provinciën" is onlangs van de kade verhaald naar het bouwdok van de Dok- en Werf-Mij. Wilton-Fijenoord N.V. te Schiedam.

handelsconvoien impliceert — trok deze politicus het nut van afbouw van Hr. Ms. „De Ruyter” en „De Zeven Provinciën” in twijfel. Hij beriep zich daarbij op een discussie in het „Marineblad”, orgaan der V. M. O. Zodoende kon hij - in schijn loyaal tegenover de huidige regeringspolitiek — bij zijn kiezers de suggestie wekken, dat „de Partij” nog steeds ageert tegen uitgaven op het gebied der „gewapende macht”. Kennelijk zou de Marine in deze machinatie het loodje moeten leggen. De partij der Nederlandse socialisten vaart nu eenmaal in het kielzog van de Britse Labour Party, zoals zij vóór de Hitlerperiode getrouwelijk de Duitse zusterpartij (SPD) navolgde. Deze bereidheid, zich van buitenlandse zijde te doen beïnvloeden, heeft er toe geleid, dat onze op één na grootste regeringspartij het standpunt inneemt, dat Nederland zich wel *te land* moet versterken— maar dan ook alleen vanwege het Russische gevaar—, doch de maritieme verdediging van eigen en bondschappelijke belangen aan de Britse zeemacht dient over te laten.

In dit streven past het ageren tegen de kruiserbouw en het voornemen om Marine en Landmacht (incl. Legerluchtmacht), ondanks haar onderling volkomen verschillende structuur en functie, in één ministerie samen te persen. Behalve van de voor ons werkelijke landsbelang zo funeste politieke invloed van de overzijde der Noordzee is het bagatelliseren van Nederlands maritieme belangen ook een gevolg van de eenzijdig continentale visie, die — ondanks de

lessen van de afgelopen oorlog — hier te lande weer veld gewonnen schijnt te hebben. Deze continentale visie heeft onlangs nog onverwacht versterking gekregen door een publicatie in het „Marineblad”, getiteld „Proeve van een grondslag voor de opbouw van onze strijdkrachten”. In deze beschouwing werd min of meer de overbodigheid van zeemacht gepropageerd. Weliswaar zijn — blijkens de discussie in de volgende aflevering van genoemd orgaan — tal van maritieme



En zó ziet de achtersteven er uit (het roer moet nog worden aangebracht).

experts tegen de Mahan verloochenende zienswijze opgekomen, maar wij vrezen, dat de tegenstanders van een krachtige Nederlandse Marine uit bedoelde „proeve” argumenten zullen putten, die hun in het openbaar debat te pas komen. Dit kan pas blijken uit de handelingen van de Tweede Kamer, wanneer de Marinebegroting aan de orde komt.

Wie echter onze vaderlandse geschiedenis nagaat, zal constateren, dat er na elke oorlogsperiode machten aan het bewind komen, die bereid zijn de sterkte van 's Lands vloot aan andere belangen op te offeren.

„L'Histoire se répète”: ook na de Eerste Wereldoorlog, waarin ons land (menselijkerwijs gesproken) door puur geluk buiten schot is gebleven, gingen er stemmen op om op de Zeemacht te bezuinigen en het ministerie van Marine in te lijven bij een departement van „Landsdefensie”. „Plus que ga change, plus que ga reste la même chose”: ook toen ontsproot uit een regeringspartij het initiatief om de departementen van Marine en Oorlog samen te voegen.

Eind 1919 diende het Tweede-Kamerlid Bomans een daartoe strekkende motie in. De inhoud van deze motie luidde als volgt:

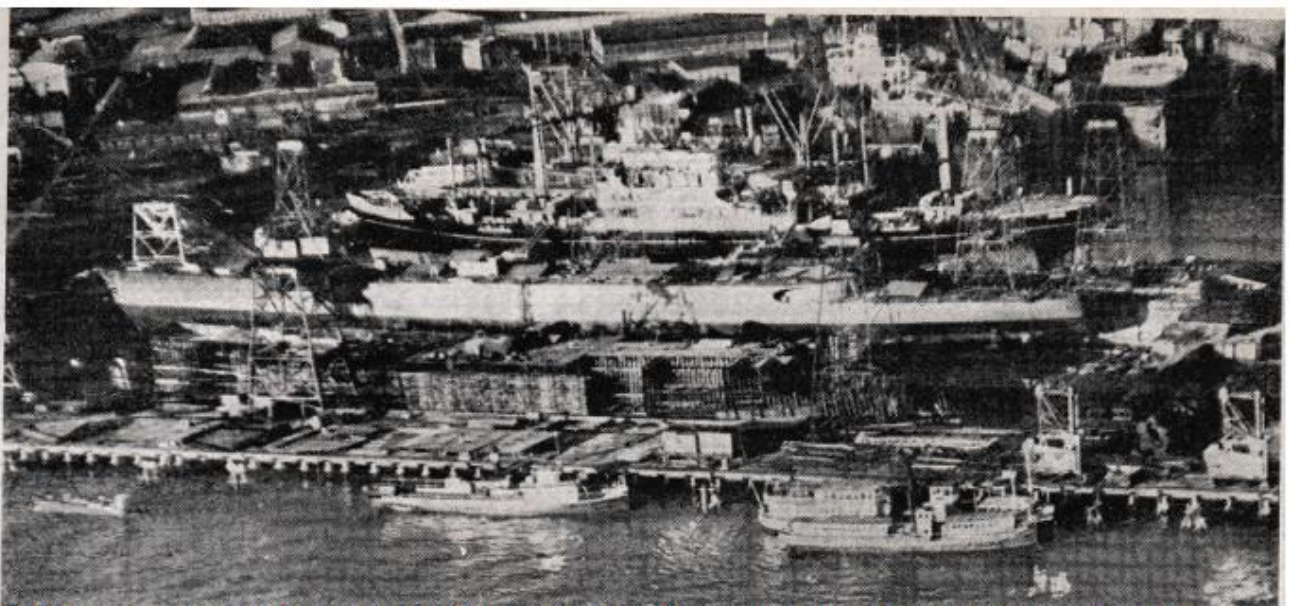
“De Kamer, van oordeel, dat thans kan worden overgegaan tot de vermindering van bewapening wat aangaat de weermacht ter zee, van oordeel, dat een gedeelte van het bestaande materieel kan worden gedirigeerd naar Indië, anderdeels kan worden ter beschikking gesteld van het ministerie van Oorlog ter kustverdediging, van oordeel, dat mitsdien de landsverdediging onder één departement kan worden verenigd, verzoekt de regering maatregelen in deze geest te willen overwegen en daarvan te doen blijken bij de eerstvolgende begrotingen.”

Ook toen werd er uit de Marinekring zelf een waarschuwend geluid vernomen: op een algemene vergadering der „Marine-Vereeniging (thans opgenomen in de V. M. O.) — de bijeenkomst had plaats op 13 Januari 1920 — heeft de toenmalige luitenant ter zee der eerste klasse A. van Hengel een voordracht gehouden over: „Een Departement van Landsdefensie”, waarin

deze tot de conclusie kwam, dat het ongewijzigd aannemen der motie-Bomans in strijd zou zijn met 's Lands belang.

Het heeft niet mogen baten. De Marine werd ten slotte opgenomen in één ministerie van Defensie en achtergesteld bij andere belangen. De geschiedenis onzer Zeemacht is een tragedie gebleven: de Vlootwet, die tot versterking van onze weerbaarheid ter zee had kunnen leiden, werd om politieke redenen verworpen. Elke poging tot uitbreiding van de vloot werd in de kiem gesmoord en toen men eindelijk het oorlogsgevaar naderbij zag komen en haastig besloot tot de aanbouw van kruisers, jagers, onderzeeboten en vliegtuigen, was het reeds te laat.

Ondanks dit gebrek aan tijdige versterking heeft de Koninklijke Marine in de oorlog bovemenselijke prestaties verricht, waarbij — wij denken aan de Slag in de Javazee — het merendeel van onze schepen en duizenden dappere mannen strijdend zijn ondergegaan.



Luchtfoto van dezelfde kruiser in het bouwdok. Vergelijk de lengte van Hr. Ms. „De Zeven Provinciën” met die van het daarachter liggende koopvaardijship.

Hoe anders had de strijd in de Indische wateren en op de wereldzeeën voor onze vloot kunnen verlopen, indien Regering en Volksvertegenwoordiging er in de voorafgaande jaren voor hadden gezorgd, dat de Marine voldoende was uitgerust met moderne strijdmiddelen! Alsof er geen oorlog ware geweest, waarin zeemacht volstrekt de doorslag heeft gegeven, dreigt men hier te lande weer in de oude fout te vervallen, de Marine van haar zelfstandigheid te beroven en het aanbouwprogramma der vloot in gevaar te brengen.

Is de uitzonderlijke reis van het Smaldeel Nederlandse Antillen, dat onze vlag toont in overzeese landen en gebiedsdelen en waarmede grote economische en culturele belangen worden gediend, niet op zichzelf reeds een bewijs, dat de Marine, ook in vredestijd, een geheel andere functie heeft dan het leger? Waarom dan dit waardevolle en voor zijn specifieke taak berekende apparaat weer samenvoegen met een landmacht, die er — zij het dan als gevolg van de oorlog en de Indonesische tragedie — organisatorisch, administratief en qualitatief verre bij ten achter staat?

Wij spreken de hoop uit, dat in deze „koude oorlog” tegen de Marine de meerderheid der Volksvertegenwoordiging voor het behoud van een zelfstandige Zeemacht zal opkomen.

De gewapende macht van Nederland kan alleen dan doelmatig zijn, indien de Koninklijke

Marine zich gesteund weet door het medeleven van het gehele Nederlandse volk en haar taak bij voorkeur onder een eigen minister kan blijven verrichten.

Wie het landsbelang reëel ziet, zal pleiten voor een sterke, onafhankelijke Zeemacht, welke in staat is onze koopvaardij en overzeese belangen te beschermen en die tevens een waardevolle bijdrage kan vormen voor het behoud van de wereldvrede.



Met goedvinden van de Koninklijke Nederlandse Vereniging "Onze Vloot" Februari 1950

Noot van de redactie: en wéér heeft de geschiedenis zich anno 2024 ten opzichte van de Marine herhaald!

=====



HARER MAJESTEITS SCHEPEN IN DE KOREAANSE WATEREN. DEEL 2 (SLOT)

Een Noordwester storm beukte de Nederlandse kust toen Hr. Ms. Piet Hein onder bevel van de kapitein-luitenant ter zee A. H. W. von Freytag Drabbe, op Vrijdag 18 Januari 1952 met bestemming Korea voor de eerste maal uit Den Helder vertrok. Voor de éérste maal, want nadat reeds even voorbij Huisduinen één der opvarenden, de kwartiermeester F. van der Horst, overboord werd gespoeld en in enkele ogenblikken door de kokende zee werd verzwolgen, nam de storm weinige

uren later zodanig in kracht toe, dat het niet verantwoord scheen in deze omstandigheden de reis voort te zetten zonder vooraf de aangerichte schade te herstellen. In opdracht van de commandant der zeemacht keerde het schip hiertoe terug naar Den Helder, waar het Zaterdagmorgen afmeerde. Nadat de torpedobootjager in de vroege morgen van Maandag 21 Januari opnieuw naar haar verre bestemming was vertrokken, deden zich verder geen bijzonderheden voor. Op 27 Februari kwam Hr. Ms. Piet Hein in Hong Kong aan en op 2 Maart loste zij aldaar Hr. Ms. Van Galen af.

Op 27 Maart verliet Hr. Ms. Piet Hein haar tijdelijke basis Sasebo op het eiland Kyushu voor haar eerste patrouille in de Koreaanse wateren. In de omgeving van het eiland Chodo op de Westkust ging zij de Britse torpedobootjager „Crane” aflossen, welke bodem daags tevoren door een vijandelijke granaat was getroffen. Deze eerste patrouille verliep echter rustig en het zou drie weken duren, voordat het Nederlandse schip op de laatste dag van Maart voor de eerste maal aan een actie deelnam. Dit gebeurde naar aanleiding van een verzoek om vuursteun aan een klein Zuidkoreaans vaartuig, dat met een ander op sleep, troepen van Sosin-To

naar Chodo overbracht en door een kustbatterij werd beschoten. Daar het doel door een heuvel aan het gezicht was onttrokken, werd het een indirect bombardement met aanslagwaarneming door een vliegtuig van het op de Westkust opererende Britse vliegkampschip.



Voor Hr. Ms. Piet Hein was deze eerste kustbeschieting onder tactisch bevel der Verenigde Naties in zekere zin een experiment, omdat de stuksbemanningen merendeels bestonden uit jonge matrozen, die als gevolg van de ongunstige weersomstandigheden na het vertrek uit Colombo praktisch geen gelegenheid hadden gehad te oefenen en die bovendien waren

opgeleid volgens de Britse methode van aanslagwaarneming, terwijl in de Koreaanse wateren de Amerikaanse methode werd toegepast. Desondanks waren de resultaten zeer bevredigend: reeds na het zesde salvo meldde het vliegtuig dat het doel was getroffen, juist toen de vijand gereed was om het vuur te beantwoorden en na nog vijf salvo's was het volledig vernietigd, terwijl twee pillboxes en drie schuilkelders werden beschadigd. Dit was een bemoedigend begin, dat de bemanning van de „Piet Hein” het nodige zelfvertrouwen gaf.

In totaal ondernam deze torpedobootjager elf patrouilles in de Koreaanse wateren, waarvan negen op de Westkust, waar zij overdag was ingedeeld bij het jagerscherm van de vliegkampschepen U.S.S. Bataan, U.S.S. Bairoka, H.M.S. Ocean en H.M.S. Glory. Op de beide overige patrouilles opereerde zij ter Oostkust in samenwerking met de Britse kruisers „Ceylon”, „Belfast”, „New Castle” en „Birmingham”. Een groot aantal spoorwegkruispunten, bruggen, viaducten, opslagplaatsen, troepenconcentraties en motortransporten werd hierbij beschoten, terwijl vuursteun werd verleend aan geallieerde schepen en landstrijdkrachten.

Deze vele kustbombardementen waren, hoe belangrijk zij overigens waren, in verhouding tot de vele andere verrichtingen, slechts een betrekkelijk klein deel van het veelomvattende werk, dat de „United Nations Blockading and Escort Force”, als maritieme bijdrage tot de gezamenlijke oorlogvoering tot stand bracht. De korte ogenblikken waarin de kanons van Harer Majesteits schepen spraken en het mondingsvuur opflitste in het donker van de Koreaanse nacht vielen weg in de schijnbare eindeloosheid van het onafgebroken, rusteloos patrouilleren langs de kust van het schiereiland, van Mokpo af tot Chinnampo en van Pusan tot dichtbij de grens van Mandsjoerije. Overdag posthouden in het jagerscherm van een vliegkampschip en 's nachts patrouilleren langs de kust en tussen de eilanden, met af en toe enkele op zichzelf soms zeer belangrijke beschietingen, ziedaar het globale beeld van de operaties in de Koraanse wateren. Tot dit grote samenspel van de verbonden zeestrijdkrachten droeg Hr. Ms. Piet Hein intussen haar niet onbelangrijke steentje bij. De dagelijkse verrichtingen van het schip op de voet volgen zou ver buiten het bestek van dit overzicht vallen, zodat men zich bij het samenvatten van Nederlands jongste maritieme geschiedenis tot enkele hoogtepunten moet beperken. Zulk een hoogtepunt was ongetwijfeld het in de nacht van 14 op 15 November 1952 op de Oostkust in het gebied van Songjin nabij de 41ste breedtegraad opsporen en met geschutvuur vernietigen

van een trein, naar aanleiding van welk succes de commandant van Hr. Ms. Piet Hein telegrafische gelukwensen van de commandant der Amerikaanse zevende vloot mocht ontvangen.

Tegen de avond van 14 November stoomde het Nederlandse schip op naar een bepaald punt, waar het de package sweep zou aanvangen, welke het voor de komende nacht was toegewezen. Ter verduidelijking zij vermeld, dat met „package” wordt bedoeld het aangrenzende zeegebied van een tussen twee spoorwegtunnels ter Oostkust van Korea gelegen baanvak, dat in verband met de plaatselijke gesteldheid de kans biedt om 's nachts een vijandelijke trein te verrassen en met geschutvuur te vernietigen. Een „package sweep” is derhalve het afpatrouil-leren van de in een bepaald kustgedeelte gelegen „packages”. De weerstomstandigheden waren aanvankelijk vrij ongunstig voor een dergelijke opdracht. In de vallende duisternis werd de kust door een lichte nevel gedeeltelijk aan het oog onttrokken. Ten einde op alles te zijn voorbereid waren de gehele hoofdbatterij, het seinstation en de zeedoeltoren op post gekomen. Om de positie van het schip niet te verraden werd het roken aan dek verboden. De batterij was reeds geladen, zodat nog slechts een bepaalde afstand behoefde te worden ingesteld om het vuur te kunnen openen zodra zich een doel voordeed.



A. H. W. von Freytag Drabbe

De waarnemend commandant, luitenant ter zee der eerste klasse jhr. H. de Jonge van Ellemeet, die wegens ziekte van de kapitein-luitenant ter zee A. H. W. von Freytag Drabbe tijdelijk met het bevel was belast, besloot op 2.500 yards van de kust te sturen om een betere landverkenning te verkrijgen; dit was de kortste afstand waarop de vastewal kon worden genaderd in verband met de vermoedelijke aanwezigheid van vijandelijke mijnevelden tot op 2.000 yards uit de kust. Intussen werd het omringende zeegebied met behulp van de asdic stelselmatig op mijnen afgezocht. Het

schip hield met tweemijlsvaart op en neer; de machine-kamer had echter beide ketels bijstaan en was gereed voor uiterst vermogen indien het nodig mocht zijn.

Ten 19h50 meldde een uitkijk een rookpluim, die recht omhoog steeg. Hoewel het onwaarschijnlijk scheen, dat de rook van een trein afkomstig was, daar de witte vlek onbeweeglijk bleef hangen, werd de zeedoeltoren voor alle zekerheid op het veronderstelde doel gedraaid. Toen echter kort daarop de rook in beweging kwam en zich in Zuidelijke richting verplaatste, gaf de commandant order tot onmiddellijk vuur openen met de gehele batterij. De aanslagen vielen keurig op het doel en de rosse gloed, welke uit de locomotief opsteeg, scheen er op te wijzen, dat de machinist probeerde zo spoedig mogelijk een beschermende tunnel te bereiken. In weinige ogenblikken was de trein uit het gezicht verdwenen, waarop vastvuren werd gehouden. Het resultaat werd als een „vermoedelijke treffer” gebracht.

Ten 20h45 werd opnieuw een rookpluim waargenomen, waarop eveneens onmiddellijk het vuur werd geopend. Schijnbaar vielen de aanslagen in de omgeving waar de trein zich moest bevinden, maar bij het schijnsel van de lichtgranaten was deze nergens meer te zien.

Nadat vervolgens ten 23h20 en ten 03h31 gedurende enkele ogenblikken een trein zichtbaar was geweest, die echter vrijwel op hetzelfde moment in een tunnel verdween, was het schip ten 04h10 juist in de draai voor een zoekslag in tegengestelde richting, toen voor de vijfde maal een trein werd waargenomen, die in Noordelijke richting reed. Nauwelijks vijftien seconden na de

melding werd op een afstand van 4.100 yards het vuur geopend. Reeds het eerste salvo was dekkend, het tweede viel achter, maar na een correctie van min 300 was het derde wederom dekkend. Daarop werd vastvuren gehouden, omdat de witte rook van de locomotief verdwenen was; de enige rook, die werd gezien, was afkomstig van de springgranaten. Omdat de trein leek stil te staan, werd een lichtgranaat afgevuurd. Groot was de verrassing, toen in het schijnsel daarvan de lang gezochte trein werd waargenomen, die als het ware stond te wachten om door Hr. Ms. Piet Hein te worden vernietigd!

Nu de trein eenmaal tot stilstand was gebracht, was het betrekkelijk eenvoudig deze met de hoofdbatterij stelselmatig tot een wrak te schieten. Met een welgericht snelvuur werd wagon na wagon in de as gelegd. Vrijwel iedereen, die niet op post was, stond aan dek belangstellend het schouwspel gade te slaan. In verband met de geslonken munitievoorraad achtte de commandant het gewenst, de assistentie in te roepen van de commandant van Task Element 95.22, aan boord van de vijf mijl Zuidelijker kruisende torpedootjager U.S.S. De Haven. Ten 04h35 arriveerde de Amerikaanse jager en opende het vuur. Ten 06h30 werd deze taak overgenomen door de Amerikaanse kruiser U.S.S. Helena, die de wrakstukken van de trein met behulp van haar secundaire batterij weldra in een rokende puinhoop veranderde.

De betekenis van deze succesvolle actie was niet alleen het toebrengen van gevoelige materiële verliezen aan de vijand, maar tevens het verbreken van de strategisch zo belangrijke aanvoerlijn naar het front, welke althans voor enige tijd grondig was versperd. De eer hiervan kwam in de eerste plaats toe aan Hr. Ms. Piet Hein, hetgeen door het geallieerde commando ten volle werd erkend, zoals onder meer bleek uit het gelukwens-telegram van vice-admiral Joseph J. Clark, U.S.N., commandant van de Amerikaanse zevende vloot. Voorts werd Hr. Ms. Piet Hein het lidmaatschap van de „Train Busters Club” verleend, een eer welke tebeurt valt aan schepen, die een vijandelijke trein hebben vernietigd.

Hoewel niet rechtstreeks verband houdende met de eigenlijke oorlogstaak van Hr. Ms. Piet Hein, mag de medische en materiële hulp van het schip aan de noodlijdende Koreaanse bevolking van het eiland Tae Yong Pyong Do niet onvermeld blijven. De luitenant ter zee arts der tweede klasse W. Boogaard diende op grote schaal vitamine-injecties toe aan een aantal Koreaanse oorlogsvrouwen van twee tot veertien jaar. Verder kwam uit de bemanning van Hr. Ms. Piet Hein de wens naar voren, kleding en voedsel in te zamelen voor de koude en honger lijdende eilandbevolking, welk initiatief daarop door de commandant werd uitgewerkt. De ontroerende blijken van dankbaarheid, waarmee in het bijzonder de Koreaanse kinderen deze Nederlandse Kerstgave begroetten, vergoedden ruimschoots het persoonlijke offer, dat de bemanning hiertoe door de aankoop van rijst uit de scheepsvoorraad had gebracht.

Inmiddels was ook voor Hr. Ms. Piet Hein het ogenblik van thuisvaren gekomen. Meer dan 70 % van haar operationele periode bracht zij in zee door. In die tijd legde zij 45.000 zeemijlen of ongeveer tweemaal de omtrek van de aarde af, verstookte zij 12.000 ton olie en verschoot zij ruim 3000 granaten.

Het afscheid, dat haar op 18 Januari 1953 bij vertrek uit Hong Kong ten deel viel, kan worden beschouwd als een uiting van de bijzondere waardering, welke de bondgenoten voor dit schip hadden.

Op 21 November 1952 onder bevel van de kapitein-luitenant ter zee N. W. Sluiter uit Nederland vertrokken, loste Hr. Ms. fregat Johan Maurits van Nassau haar voorgangster op 18 Januari 1953 te Hong Kong af. Op 26 Januari kwam zij in Sasebo aan en vertrok twee dagen later voor haar eerste patrouille naar de Westkust van Korea alwaar zij, ingedeeld bij Task Force 95, was

bestemd om in de ondiepe wateren van dit eilandenrijke zeegebied patrouillediensten te



Hr. Ms. Johan Maurits van Nassau nabij Sokto, voor de Noordkoreaanse kust.

verrichten en kustbeschietingen uit te voeren.

In totaal volbracht zij tien patrouilles, waarvan negen op de Westkust en één op de Oostkust. Reeds op haar eerste patrouille geraakte Hr. Ms. Johan Maurits van Nassau nabij het 40 mijl ten Noorden van de 38ste breedtegraad gelegen eiland Sokto in zware ijsgang beklemd. Men kon niet anders doen dan het anker laten vallen en de kentering van het getij afwachten. Door de enorme druk, welke het kruisende ijs op het schip uitoefende, begon het anker echter te krabben en werd de „Johan Maurits” met het inkomende getij onweerstaanbaar naar de kust gedreven, waar zij weldra binnen het vuurbereik van de vijandelijke kustbatterijen langs de wijde monding van de Pin-Yang rivier kwam. Na enige uren in deze hachelijke situatie te hebben doorgebracht, kon het fregat bij de kentering van het getij behoedzaam naar open zee worden teruggevoerd.

Het eiland Sokto was bestemd een belangrijke plaats in te nemen in de operaties van Hr. Ms. Johan Maurits van Nassau, welke bodem talloze malen aan de Westzijde ten anker kwam om, door hoge heuvels tegen vijandelijk vuur beschermd, met behulp van de Amerikaanse aanslagwaarnemers door middel van indirect vuur ongehinderd verscheidene doelen op de vastewal te beschieten. Het succes van deze beschietingen was niet in geringe mate aan de voortreffelijke samenwerking met de Amerikanen te danken.

Een bijzondere moeilijkheid hierbij was een op de overwal gelegen hoge heuvel, waar een vijandelijke batterij was ingegraven welke niet alleen het gehele eiland bestreek, maar tevens de schepen, die bij nadering van Sokto genoodzaakt waren de vuursector van dit geschut te passeren. Bij het opstomen van en naar de nachtankerpositie, liep de „Johan Maurits” aldus tweemaal per etmaal de kans te worden beschoten.

Intussen was het fregat op 1 Februari voor de eerste maal in actie gekomen, om vuursteun te verlenen aan het eiland Tae Yong Pyong Do, dat vanaf de vaste wal werd beschoten. Met achttien springgranaten werd de vijandelijke batterij tot zwijgen gebracht.

Gedurende de tweede patrouille deed zich een incident voor, dat helaas aan een lid van Hr. Ms. Johan Maurits van Nassau het leven kostte. In de avond van 26 Februari was het schip in nacht ankerpositie op ongeveer een mijl ten Z.Z.O. van het eiland Tae Suap To gelegen in de monding van de Haeju rivier, toen per radio een verzoek werd ontvangen van de Amerikaanse commandant van het eiland Tae Yong Pyong Do, een ernstig zieke Koreaanse militair van het Noordelijk gelegen eiland So Suap To te evacueren. De commandant van het Nederlandse schip had verzocht de verschillende posten op de omringende eilanden in te lichten dat hiertoe een motorsloep onderweg was, doch desalniettemin werd deze motorsloep nabij de N.O. punt van het eiland Tae Snap To door een noodlottige vergissing van de Zuidkoreaanse bezetting van dat eiland met automatische wapens beschoten. De telegrafist C. van Vliet werd hierbij gedood, terwijl een Zuidkoreaanse verbindingsofficier ernstig werd gewond. Na beëindiging van de patrouille werd Van Vliet op 2 Maart met militaire eer begraven op het United Nations Military Cemetery te Pusan.

Gedurende de derde patrouille — eveneens op de Westkust bombardeerde de „Johan Maurits” samen met het Nieuw-Zeelandse fregat „Hawea” troepenconcentraties op het schiereiland Tok Tong, N.W. van Paengnyong Do. De week daarop deed zij hetzelfde bij Hanae Dong en wederom enkele dagen later bij Rei Sei Sahi, even benoorden de 38ste breedtegraad. De actie van 14 Maart, die de eerste was met direct vuur, had ten doel een vijandelijke invasie van het eiland Wollae Do af te wenden en was een volledig succes.

Op 4 Mei vertrok Hr. Ms. Johan Maurits van Nassau voor de eerste en tevens de enige maal naar de Oostkust van Korea. Het patrouillegebied strekte zich uit van Wonsan tot tien mijl benoorden het eiland Majang Do. De opdracht was de Noord-Koreaanse kust te blokkeren, vijandelijke mijnoperaties te verhinderen en het treinverkeer langs de kust met geschutvuur te verstoren.

Teruggekeerd op de Westkust, verleende de „Johan Maurits” wederom vuursteun aan het eiland Sokto en bombardeerde zij vrijwel dagelijks troepenconcentraties, kustbatterijen en bunkers.

De zevende patrouille droeg een bijzonder karakter doordat de commandant van Hr. Ms. Johan Maurits van Nassau tevens was belast met het tactisch bevel over Task Unit 95.1.5 en als zodanig twee Zuid-Koreaanse mijnenvegers kreeg toegevoegd, terwijl het schip voorts deelnam aan amphibische acties tegen de eilanden Sunwi Do en Yuk To. De landingen werden uitgevoerd door eenheden van het 1st Partisan Infantry Regiment, zogenaamde partizanen, waartoe hoofdzakelijk Noord-Koreanen behoorden, die de zijde van president Syngman Rhee hadden gekozen en van Paengnyang Do uit opereerden. Zij werden terzijde gestaan door Amerikaanse adviseurs. Voor een frontale aanval bleken deze strijdgroepen minder geschikt. Dit was de oorzaak van de mislukking der operaties, welke de herovering van Sunwi Do en Yuk To ten doel hadden. Ondanks de effectieve vuursteun van het schip, dat erin slaagde de meeste bunkers te vernietigen, waren de weinig gedisciplineerde troepen er niet toe te bewegen tegen het vuur van enkele verborgen opgestelde lichte wapens op te rukken. Dankzij het beschermende vuur van Hr. Ms. Johan Maurits van Nassau konden de partizanen zich wederom inschepen zonder verliezen te lijden.

Op 27 Juli 1953 werd te Panmunjon een wapenstilstand gesloten, welke voorlopig aan de strijd in Korea een einde maakte. Ter zee werd de blokkade opgeheven, terwijl de Verenigde Naties de door haar bezette eilanden op de Noord-Koreaanse kust moesten ontruimen.

Hr. Ms. Johan Maurits van Nassau had bij de uitvoering van de bestandsbepalingen tenslotte nog een historische taak te vervullen. Als het op dat tijdstip meest Noordelijke schip der Verenigde Naties op de Westkust van Korea werd zij namelijk belast met de leiding van de ontruiming van het eiland Sokto, waar een grote hoeveelheid wapens, munitie, voorraden en voertuigen was opgeslagen. Deze evacuatie werd aangeduid met de codenaam „operatie Pandora”. Voor de uitvoering van het operatiebevel werd een „beach party” van het fregat naar het eiland gezonden. De afvoer van de voorraden en voertuigen geschiedde door een grote LST van de Zuidkoreaanse marine, waarbij achthonderd Koreaanse mariniers als laadploeg dienst deden.

Enkele meerboeien werden opgeblazen en met een enorme explosie ging de observatiepost van het eiland, van waaruit het indirecte vuur van Hr. Ms. Johan Maurits van Nassau zo vele malen was geleid, de lucht in.

Op het strand werd een paal met een bord opgericht, waarop in het Engels, Koreaans en Chinees was vermeld, dat aan de voet een metalen doos was begraven, waarin zich kaarten bevonden van de nog op het eiland aanwezige mijnevelden.

Intussen ging het inladen de gehele nacht onafgebroken voort. Nadat het werk in de loop van de morgen was voltooid, vertrok de LST met Zuidelijke bestemming. Daarop keerden de mannen van de „Johan Maurits” naar hun schip terug.

Het fregat had zich na volbrachte taak buiten de driemijlsgrens teruggetrokken, waar het zich bij de andere schepen van Task Unit 95.1.4 had gevoegd, om er het einde af te wachten van de periode van tien dagen, die voor de uitvoering van de bestands bepalingen was vastgesteld. Evenals de drie torpedobootjagers die haar voorgingen, kon Hr. Ms. Johan Maurits van Nassau terugzien op een alleszins geslaagde operationele periode in de Koreaanse wateren. Ondanks de slechts betrekkelijk geringe vuurkracht van haar beide 10.2 cm kanons, nam zij met veel succes deel aan een groot aantal beschietingen. Gedurende niet minder dan drie-en-vijftig bombardementen verschoot zij in totaal 1.437 granaten. Daarbij werden verscheidene bruggen, motorvoertuigen, bunkers en kanonopstellingen vernield, terwijl aan vijandelijke troepen herhaaldelijk zware verliezen werden toegebracht.

Sinds de inwerkingtreding van het bestaan nemen de zee- en landstrijdkrachten der Verenigde Naties een houding aan van waakzame afwachting. Op 5 November 1953 werd Hr. Ms. Johan Maurits van Nassau in de Japanse haven Yokosuka afgelost door het fregat Hr. Ms. Dubois, dat daartoe onder bevel van de luitenant ter zee der eerste klasse T. Jellema op 15 September uit Den Helder was vertrokken.

Achtereenvolgens met drie torpedobootjagers en een fregat aan de maritieme operaties deelnemende, heeft de Koninklijke marine van het begin der krijgsv verrichtingen af, onafgebroken en daadwerkelijk bijgedragen tot de geallieerde oorlogvoering in de



Koreaanse wateren en daarmee de beginselen van het Handvest der Verenigde Naties in de ruimste zin helpen verdedigen.

The End

Vriendelijke groet Freek Koning 



In de jaren vijftig, toen er nog weinig ontspanningsmogelijkheden waren aan boord van schepen of instellingen van de Koninklijke Marine, was “de warme hap” een hoogtepunt in het sobere marineleven.

Naar de warme hap werd met verlangen uitgekeken. De maaltijd was niet gevarieerd en hij was eenvoudig van samenstelling. De rantsoenen die verstrekt werden waren onvoldoende om de maag van een Hollandse jongen te vullen. Het systeem van “tafelgelden” was nodig om de maaltijden te verfraaien en aan te vullen. Ondanks het toch nog krappe budget werden door botteliers, koks en hofmeesters hoogstandjes verricht om tot een smakelijke maaltijd te komen. De vroege vogels die op maandagochtend de haven of marinekazerne betraden, werden getraakteerd op de lucht van “snert”. Men was gelijk klaar wakker. Het was maandag, de dag van de snert met nasi - bami of witte rijst met goulash. Maar de hoofdzaak was snert. Een traditie bij de Koninklijke Marine. De samenstelling was vrij eenvoudig: men trok bouillon van een varkenskop of hamschijven, zwoerd, erwten, prei en andere groenten. De dan verkregen soep werd rijkelijk voorzien van dobbelsteentjes spek en werd “snert met drijfjies” genoemd. In een later stadium werd er 's maandags ook de bekende bruine bonensoep geserveerd. Als er snert op het menu stond dan werd er bij het avondeten “theewater” oftewel doorgeslagen snert geserveerd. Dit “theewater” bestond uit het restant snert van het middagmaal, dat was fijngewreven door een zeef en bij de broodmaaltijd werd opgediend.

De woensdag was een feestdag bij de Marine, de dag van “de rijsttafel”. De doordringende geur van gebakken kroepoek, ragout, sajoer lodeh en diverse sambals hing op en in het schip of de instelling. De sambals waren te verdelen in drie groepen: rauwe sambal, sambal goreng en sambal boeboeks. Vergaderingen of afspraken werden verzet, speciaal voor de rijsttafel. Oudgedienden of werfianen kwamen regelmatig bij de oude Zuiderkruis een hapje ophalen en stonden zelfs in de rij met potjes en pannetjes (gamellen). Deze “nasi of rijsttafel” was ook traditie bij ouderdagen of grote vergaderingen.

De donderdag was ingeruimd voor de “Hollandse of Zeeuwse rijsttafel”. Dat was voor de botteliers, koks en hofmeesters - naast de woensdag - de topdag. Zij hadden dan de mogelijkheid om hun vakkennis ten toon te spreiden. De Hollandse of Zeeuwse rijsttafel was een uitgebreide maaltijd bestaande uit rijst, schijven gebakken aardappels, bruine bonen of

grauwe erwten (raasdonders), veel sla, tomaat, augurken, komkommers, speklap en spekvet met kaantjes (schipper).

De Chef d' Équipage bij de Marine werd "Kaan" genoemd, vandaar die associatie met de naam "schipper" voor kaantjes. Wat vooral niet vergeten mocht worden, waren de uitjes. Gebakken en rauwe uitjes. Daarnaast natuurlijk sambal en piccalilly.

Door de toeloop van buitenstaanders werd de maaltijd vaak verzet en/of aangepast. Bij deze maaltijd waren de seizoensgebonden artikelen belangrijk.

Wat ook traditie van het zuiverste water was, was het "proefbordje". Dit was een begrip voor iedere marineman. Het bestond uit het voorproeven van de maaltijd door de Commandant, de Eerste Officier en de Arts. Deze ceremonie werd verzorgd door de Chefkok.

De menulijst bij de Marine stond vast op hoofdlijnen, alleen het toebehoren verschilde vaak. Op de donderdag (Hollandse of Zeeuwse rijsttafel) was de "stampot, zuurkool met leuning" (worst) een favoriete maaltijd. Of de "oranje rats", stampot wortelen en uien en stampot boerenkool met leuning of gehaktbal uit blik. Verder werd er vaak "provinciaal" op tafel gezet - vooral op dinsdag - wat bestond uit een stevige ragout met veel vlees, wortelen en doperwten... en het klapstuk niet te vergeten.

In de jaren vijftig was in het menu, de vrijdag gereserveerd voor de Rooms Katholieke bemanningsleden. Die mochten toen op vrijdag geen vlees eten, dus was het vis! Gekookte of gebakken aardappelen met wortelen en doperwten (punten en strepen). Op Goede Vrijdag werd er vaak stokvis op het menu gezet. Dit werd door niemand gegeten en ging rechtstreeks naar de spoelington.

Oud Marineofficieren aten vaak bij of na afloop van zeilwedstrijden of andere samenkomsten, het zogenaamde "zeven gangen menu". Dat bestond uit stokvis, rijst, stroop, bonen, schijfjes aardappelen en uien of augurken, soms sla.

De avondmaaltijd (theewater) was karig en bestond uit brood, smeerkaas, jam, muisjes gekleurd (technicolor), sardines en hagelslag gewoon. Vaak werd er een schijf gebakken bloedworst met een schijf appel er op als aanvulling geserveerd. Ook kwam er af en toe "gebakken marinier" op tafel. Dat was een gerecht dat bestond uit gebakken cornedbeef, uien en sambal. Vaak bestond het echter uit blokjes gesneden boterhamworst (Leusderheiworst). Binnen het korps mariniers was men niet gecharmeerd ten aanzien van de benaming "gebakken marinier". De smeerpastei uit blik werd amper gegeten op brood, maar werd wel vermengd met uien, mayonaise, paprika, chilisaus, gesneden komkommer en opgediend op schalen, gegarneerd met sla, tomaten en ei.

De "Duitse aardappel" was een delicatessie en een favoriete hap bij de mijnendienst en de "witte vloot" (Hydrografische Dienst). De samenstelling van de "Duitse aardappel" bestond uit gebakken aardappelen, spek, ham en uien. Het werd veel gegeten bij veeg- en dregwerkzaamheden van de Mijnendienst die in de avond of nacht plaatsvonden. Wekelijks werd het afgewisseld met rijst en kippenlevertjes.

In de jaren vijftig had het wachtvolk 's avonds en 's nachts weinig te eten. Er waren wel rantsoenen maar die bestonden veelal uit brood met weinig beleg. Dit brood werd dan geroosterd en bestrooid met suiker, dan was het nog wel te eten.

De "bakszeun" was naast een traditie ook een begrip. Het was meestal de jongste matroos en hij diende zorg te dragen voor de maaltijd aan "de bak" of "klas". Dat hield in: tafeldekken, onderhoud van het "komaliwant" (bestek en servies) en het ophalen van de rantsoenen. Daarnaast tuigde hij de hangmat of kooi op van de baksmeester.

Het serviesgoed was herkenbaar aan kleuren. Het commandantsservies was wit met een groene rand.

Dat van de officieren was wit met een paarse rand, van de onderofficieren wit met een blauwe rand en dat van de korporaals en manschappen was gewoon wit.

De koffie werd gezet in een perculatorpot, die was verstrekt (of versterkt?) met een zeeffje. Onder in de pot een klein beetje suiker, dan liep de koffie beter door. Soms werd er gebruik gemaakt van een “batterijlap in een ring” om koffie te zetten boven een koffieketel.

Voor deze serviesonderdelen zijn op bepaalde kazernes vitrines ingericht waar ze zijn te bezichtigen. Het zijn ook vandaag nog gewilde artikelen voor verzamelaars.

De tijden zijn veranderd, we hebben meer ontspanningsmogelijkheden, maar de zorg voor de voeding, de “warme hap”, zal bij de Koninklijke Marine altijd een hoogtepunt blijven.



‘Onze’ Doerak

Het is vroeg in de avond van zondag 28 augustus 2022. De Doerak 850 ‘Ark Royal’ van onze vriend Mees Dekker is op weg van Breda naar haar thuishaven Heusden. De Bergse Maas koestert zich in de warmte van de afscheid nemende zon die achter ons het wateroppervlak omtovert tot een kunstwerk van zilveren paletjes. Achter ons op dezelfde koers en varende met de zelfde snelheid een wit motorjacht en voor ons een tegenligger, een enorm modern binnenvaartschip dat ons met een grote snelheid nadert, passeert en achter ons in het zonlicht verdwijnt. Langs de oever prachtige koeien die dromend naar de traag stromende rivier staren. De grote oude bomen langs het water wekken de indruk dat de tijd hier heeft stilgestaan. Aan boord heerst ook een vredige stilte. Ik vaar en ook mijn vrouw Diny en Mees en Gerda genieten in stilte van al het mooie om ons heen. Een stilte die niet verstoord wordt door het vertrouwde gegrom van de 56 PK dieselmotor. Een perfecte harmonie.

We waren een dag eerder uit Heusden vertrokken voor een bezoek aan Breda en via De Bergse Maas, Amertak, de sluis bij Oosterhout, de Mark en langs de Koninklijke Militaire Academie arriveerden we rond vier uur in de middag in de passantenhaven midden in de mooie oude binnenstad. Door het fraaie nazomerweer, 23 graden in de zon, was het in de stad enorm druk en het leek alsof de hele Bredase horeca ons met open armen stond op te wachten. Met de tocht naar Breda sloten we het vaarseizoen van 2022 af een jaar waarin de Doerak een aantal malen een belangrijke plaats in nam. Daarover later meer.

Het wordt tijd dat we ons gaan voorstellen. Met Mees en Gerda zijn wij bevriend geraakt toen mij zo'n 25 jaar geleden gevraagd werd met hem een stichting te vormen voor het jaarlijks



Ark Royal in volle zee

organiseren van klassieke kerstconcerten in ons dorp Son en Breugel. Ik kwam uit de Koninklijke marine maar al snel werd het mij duidelijk dat Mees aanzienlijk meer vaardagen in zijn logboeken had staan dan ik in mijn blauwe pak. Hij is een ervaren zeezeiler die met zijn LM 27 motorzeiler *Ark Royal* (thuishaven Wemeldinge), alleen en in groepsverband diverse malen de Noordzee bevoer en diverse Engelse havens bezocht heeft. Ik heb een aantal fijne vaardagen met de *Ark Royal* meegemaakt. Bijzonder was de trip samen met Mees en zijn dienstmakker Stef naar Antwerpen. Stef is ook een ervaren zeezeiler die jarenlang met zijn jacht *Zalang* vanuit Griekenland en Turkije gezeild heeft. Varen op de drukke en snel stromende Westerschelde was voor ons een echte uitdaging. Tussen de enorme containerschepen die van geen wijken weten voel je je best nietig.

Met het stijgen der jaren wilde Mees het wat rustiger gaan aandoen en besloot hij de *Ark Royal* in te ruilen voor een kleiner schip. Hij viel voor de fraaie lijnen van een Marieholm 26 die hij de naam *Mariegold* gaf.

In januari 2007 vond in jachthaven Kempers in Leimuiden de overdracht plaats. Omdat hij zijn nieuwe schip zo snel mogelijk naar de Beatrixhaven in Eindhoven wilde brengen monsterden Stef en ik aan en maakten we onder barre winterse omstandigheden de driedaagse tocht naar Brabant. Gehuld in dikke jassen en bontmutsen losten we elkaar aan het roer af. Stef woont in Waddinxveen aan de Gouwe. Zijn vrouw Mieke wachtte ons op met koek en warme koffie. In Capelle aan de IJssel brachten we in een op dat moment gesloten jachthaven de eerste nacht door. Aan de tweede overnachting denk ik nog wel eens als ik de slaap niet kan vatten.

Bij Sluis 2 op het Wilhelminakanaal was door het gesnater van tientallen ganzen slapen onmogelijk. Moe, niet fris meer maar met het vooruitzicht die nacht weer in je eigen warme comfortabele bed te liggen arriveerden we in de namiddag in de Lichtstad.

Er volgden nog veel meer fijne tochten met de *Mariegold* die inmiddels Heusden als thuishaven had gekregen.

Aan deze periode kwam ook een einde. In 2021 besloot Mees zijn zeilboot te verkopen. Realistisch als hij is besepte hij dat zeilen voor een 85-jarige beperkingen heeft. Wij als eveneens bejaarde maar grage opstappers konden hiervoor alleen maar begrip opbrengen. Jammer maar het onvermijdelijke moment van afscheid van het water was daar. Niet dus. Met een "ik heb een nieuw schip gekocht" verraste hij ons "een Doerak 850 met veel ruimte en met veel meer comfort dan de *Mariegold* en..... je kunt er in staan". De roep naar het water was hem kennelijk duidelijk te sterk geworden. Op 9 april 2022 vond, wederom bij Kempers in Leimuiden, de overdracht plaats en werd Mees voor de eerste keer in zijn leven de trotse





De overdracht van de Doerak

eigenaar van een niet zeilend schip dat met een knipoog naar het verleden *Ark Royal* ging heten.

Na een korte kennismakingstocht op de Bergse Maas maakten we op 22 mei onze eerste serieuze dagtocht en konden we ervaren dat het schip inderdaad beschikte over alles wat je op het water nodig hebt.

Vanuit de jachthaven in Heusden gingen we bij

boei AM-16 op de Afgedamde Maas voor anker en werd de ingebruikname van de nieuwe boot gevierd met aardbeien vla, een klein glaasje en een uitgebreide lunch. Een ideale voorbereiding voor het uitproberen van de slaapplekken. Een uur lang was het doodstil in de boot. Na vijf uur op het water waren we het met z'n vieren eens: dit smaakt naar meer.

De volgende tocht begon op 4 juni. Twee dagen varen met een overnachting in jachthaven Van Gent in Kerkdriel. Het was zonnig weer en weer was ik onder de indruk van het Hollandse rivierenland.

Jachthaven Van Gent beschikt over uitstekende voorzieningen en een gezellig terras. Op de tweede dag veranderde het weer



De Nieuwe Ark Royal

en omdat het weerbericht buien met onweer voorspelde vertrokken we vroeger dan gepland richting Heusden. We bleven het onweer voor maar gaandeweg betrok de hemel en begon het stevig te regenen. Toen in Heusden alle spullen in de auto gebracht waren en de boot was afgesloten was iedereen doorweekt.

Ook dat hoort bij het leven op het water.

Een maand later op 23 juli stond een bezoek aan Gorkum op het programma. Met prachtig zomerweer vertrokken we om 13.30 uit Heusden en via de Afgedamde Maas en de Boven Merwede kwamen we bij de sluis die ons in de Lingehaven bracht. Heel bijzonder om vanaf de brede rivier door een smalle sluis ineens het hart van de oude stad Gorkum binnen te varen. De vrolijke vrouwelijke sluiswachter begroette ons van bovenaf hartelijk en had kennelijk gezien dat de bemanning van onze boot de tienerjaren al heel lang achter zich gelaten had. Toen ik daarop reageerde met: "hier vaart wel meer dan 330 jaren de sluis in" antwoordde zij: "zo lang jullie dat nog kunnen uitrekenen mag je binnenvaren". De Lingehaven is de ideale ligplaats voor een bezoek aan Gorkum met haar gastvrije centrum. Heerlijk gedineerd en daarna aan boord de dag op passelijke wijze afgesloten. Na vertrek uit de jachthaven en via de sluis wachtte ons op de Merwede een verassing. Het was gaan waaien en tijdens de oversteek, om later de Afgedamde Maas op te varen, moesten we laveren tussen van links en rechts komende binnenvaartschepen die een behoorlijke golfslag veroorzaakten. De Doerak verraadde haar ware karakter: "ik ga klappen maken maar als je rustig blijft gebeurt er niets". Een grote parasol die Mees had opgetuigd om uit de zon te zitten steeg door de harde wind loodrecht omhoog en vond zijn einde op de bodem van de Merwede. Tijdens de thuisreis nog een uurtje voor een biertje en een bitterbal aangelegd bij restaurant Happetap in Wijk en Aalburg.



De Ark Royal in de passantenhaven in Breda

Over onze laatste trip in 2022 heb ik alles al verteld. Het was een prachtig slot van een fijn jaar op het water, een jaar van vriendschap en gezelligheid. 'Onze' Doerak heeft dit allemaal mogelijk gemaakt. Wat de toekomst ons zal brengen is niet te voorzien. Onze leeftijd gaat daarbij zeker een rol spelen maar heel voorzichtig worden voor 2023 al weer wat plannen gemaakt. Misschien komt u ons daarbij op of bij het water wel ergens tegen. Ik wens jullie allemaal een fijn en veilig vaarjaar toe.

Son en Breugel, 21 maart 2023

Wies Platje...

The End

Kanttekeningen bij de „Koningin Emma der Nederlanden“

DOOR FRED VOS

Tjark Meijboom Brons, bij de marine ingeschreven als T. Meijboom Brons 1) en bij de burgerlijke stand als T. Brons, een Fries, geboren in 1859, is tweemaal bij de Koninklijke Marine in dienst geweest. Eerst van 26 september 1875, toen hij als zestienjarige tekende voor de tijd van tien jaren, tot 21 januari 1888. Na een poosje bij de Rotterdamse politie te hebben gediend, wat kennelijk niet beviel, vroeg hij op 24 november 1888 opnieuw de marine- dienst aan. In september 1904 werd hij, 45 jaar oud, als majoor-konstabel gepensioneerd. Lang heeft hij niet van zijn pensioen mogen genieten: hij werd hartpatiënt en stierf in november 1908, 49 jaar oud.



Foto van het gezin Brons, genomen op de plaats van hun huis Jan in 't Veldstraat 66 te Den Helder, vermoedelijk in september 1904. Van links naar rechts Siets (8 jaar), de vader net met pensioen (45), Jank (bijna 16), moeder (46), Annie (10). Henk (13) staat er niet op.

Direct nadat hij de dienst in 1888 had verlaten, trouwde hij. Hij was toen 29 jaar. Zijn bruid, een halfjaartje ouder dan haar man, had tien jaar op hem moeten wachten. De huwelijksjaren die zouden volgen, zouden voor haar (zoals voor zoveel zee- mans- en marinevrouwen) grotendeels bestaan uit weer vele jaren trouw wachten èn alleen staan voor allerhande problemen: daartoe behoorden zeker de perikelen die de opvoeding van de kinderen met zich meebracht. Brieven en foto's hielden de vader op de hoogte van de toestanden thuis. In die tijd van grote gezinnen bleef zijn kindertal beperkt tot vier: Jank, geboren in Rotterdam in 1888, die zou trouwen met een marineman, een stoker die op zijn 45e als korporaal met pensioen zou gaan. Dan de enige zoon Henk, geboren in Leeuwarden in 1891, terwijl zijn vader zich buitenslands bevond als konstabel a/b van Hr. Ms. schroefstoomschip „De Ruyter”. Henk zou ook marineman worden en op zijn 45e als adjudant-torpedomaker de marine verlaten om vervolgens bij Wilton-Fijenoord bij de afbouw van onderzeeboten werkzaam te zijn. Vervolgens Annie, geboren in Den Helder in 1894, die eerst een marine- man-milicien trouwde, scheidde en later het huwelijksbootje instapte met een ex- zeeman, die schipbreuk had geleden en daarbij door bevriezing minder valide was geworden. En ten slotte Zijtske (spreek uit: Sietske), die een marineman huwde, die als luitenant ter zee van vakdiensten op zijn zestigste de marine zou uitstappen. Siets werd geboren in 1896, haar vader was toen op weg naar of in Indië en zou eerst in 1900 weer thuisvaren a/b van de „Koningin Emma”. Voorlopig was voor deze dochter „haar pappie alleen maar een foto”.

Op 11 juni 1900 stond zij, met de rest van de familie, bij het binnenkomen van de „Emma” vol spanning op de buitenkant te wachten. De diverse familieleden meenden in verschillende opvarenden het gezinshoofd te herkennen. De telkens geslaakte uitroep: „Daar staat vader!”, maakte dat Sietske zich begon te verbazen over al die vaders die ze, zo te horen, allemaal wel had en zich afvroeg of dat wel kon. Vervolgens riep ze op een moment uit (terwijl ze hem aanwees): „Ik heb maar één vader en die staat daar!” Ze bleek het met haar vier jaar goed gezien te hebben ook!

Kort na de 11e juni werd de „Emma” uit dienst gesteld. Ik vermoed dat Tjark Meijboom Brons de jaren die hij bij de marine nog voor de boeg had, als instructeur heeft gediend op het artillerie-instructieschip „Bellona” en op deze bodem zijn marine- loopbaan als majoor-konstabel heeft afgesloten. Hoewel van zeer christelijke huize, had hij zijn geloof over boord gezet. Zijn zuster verbood hij bij hem op bezoek te komen: hij kon haar gekwezel en vroom gezemel niet meer verdragen.

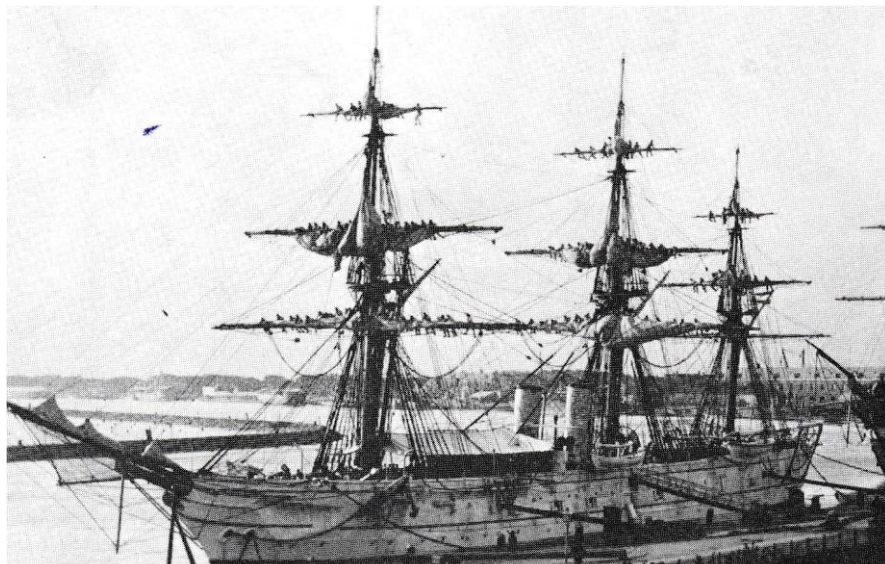
Wat de „Emma” betreft, het schip was op 6 november 1876 als schroefstoomschip 1e klasse „De Ruyter” op de Rijkswerf te Amsterdam op stapel gezet.



Vertrekkende „Emma” uit Nieuwe Diep, een foto gezien de toenmalige damesmode eind jaren '90 van de vorige eeuw zijn gemaakt. Waarschijnlijk is zij zojuist naar Vlissingen vertrokken, om van daaruit naar Indië te gaan. De radarsleepboot is de „Hercules” van Zurmühlen, in 1877 in Engeland gebouwd in 1915 gesloopt; bekend geworden door de hulpverlening bij schipbreuken, waarbij zij met de reddingboot op sleeptouw de Helderse haven uitvoer. (foto via bureau Mar. Historie)

Op 7 januari 1879, de dag van het huwelijk van de eenenzestigjarige koning Willem III met de negentienjarige Adelheid Emma, prinses van Waldeck Pymont, kreeg het schip de naam

„Koningin Emma der Nederlanden”. 20 Januari daaropvolgend werd zij te water gelaten. Bijna twee jaar later, 1 december 1880, werd de „Koningin Emma” in dienst gesteld. Enige gegevens: van ijzer gebouwd, met hout bekleed; afmetingen 80/91,85 x 12,50 x 6,10 m; waterverplaatsing 3160 ton; 2732 pk; 14,10 mijl; zeiloppervlak 1585 m. De Zr. /Hr. Ms. „Koningin Emma der Nederlanden” heeft bijna 25 jaar actief dienst gedaan. 15 Januari 1981 verliet zij Nieuwediep voor haar eerste reis, naar Oost-Indië; op 16 april 1886 was zij daarvan te Willemsoord terug. Uit de te boek gestelde levensloop van de „Emma” blijkt onder andere dat het schip van februari 1892 - januari 1896 in Indië was en de thuisreis 12 mei 1896 werd beëindigd met de aankomst in Nieuwediep, 22 mei volgde de uitdienststelling.



Op de andere foto's is de „Koningin Emma”, op deze, liggend in de Helderse haven- met uiterst rechts nog net zichtbaar een gedeelte van het toenmalige wachtschip „Adolf Hertog van Nassau” – is ze wit. Misschien is de foto omstreeks de indienststelling op 1 december 1880 gemaakt. Dat het de „Emma” beslist is, kan worden nagegaan via de stoomafblaaspijpen. Beide achter de schoorstenen en beide even dun. Het zuster schip „Tromp” had deze pijpen eveneens achter de schoorstenen, maar achter de voorste een dunne en achter de achterste een dikke, terwijl

de „Adjeh” die ook twee schoorstenen bezat, de afblaaspijpen ervoor had.

15 Juli daaropvolgend vertrok de „Emma” van Vlissingen voor haar laatste reis naar Indië. Op 15 Februari werd de thuisreis, de laatste, aanvaard en 11 juni 1900 kwam zij te Nieuwediep aan, waar zij 28 juni daaropvolgend uit dienst werd gesteld. In 1908 wordt de „Emma”, na een rustperiode van acht jaar, op de particuliere werf De Lastdrager te Den Helder ingericht tot logementschip en als zodanig op 16 november 1908 in dienst gesteld als vervanging van de (bij het Ankerpark liggende) „Marnix”. In 1920 wordt zij wachtschip te Willemsoord. Bij het na de capitulatie in de avond van de 14e mei 1940 door de Duitsers uitgevoerde luchtbombardement op Den Helder, wordt ook het oude schip nog aangevallen, zonder succes. Zij viel vervolgens in Duitse handen, kapseisde en zonk in 1942, werd in april 1943 gelicht en daarna ten noorden van fort (De) Hars(s)ens door de bezetter tot zinken gebracht.

1) December 1981 heb ik het Helder's Marinemuseum geschonken: 1. een geïllustreerd formulier, groot 30 x ca. 40 cm, met de verklaring „dat de Konstabelsmaat T. Meijboom Brons gerechtigd is tot het dragen van het vermeld eereteken met gesp”, een ereteken voor hen die deelgenomen hadden aan belangrijke krijgsbedrijven; in dit geval als konstabelsmaat aan boord Zr. Ms. stoomschip „Sambas” aan de expeditie naar Atjeh 1873/1885. 2. Een iets groter geïllustreerd formulier met de vermelding dat 8 september 1883 T. Meijboom Brons de graad van Prevot op sabel en degen was verleend. Beide geschonken oorkonden staan te boek in het dagregister onder nummer 81/487. Het voert hier te ver om sibbekundig op de naam Meijboom in te gaan. De documenten vormen met het stamboek no. 17250 het bewijs dat Meijboom Brons bij de marine als een dubbele achternaam werd beschouwd.

The End